Vol. 147, No. 49



Vol. 147, nº 49

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 7, 2013

OTTAWA, LE SAMEDI 7 DÉCEMBRE 2013

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

Part I	Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
Part II	Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 2, 2013, and at least every second Wednesday thereafter
Part III	Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

The *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at http://gazette.gc.ca. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

Partie I	Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
Partie II	Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 2 janvier 2013 et au moins tous les deux mercredis par la suite
Partie III	Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au http://gazette.gc.ca. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1er avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Canada Gazette	*Part I*	*Part II*	*Part III*
Yearly subscription			
Canada	$135.00	$67.50	$28.50
Outside Canada	US$135.00	US$67.50	US$28.50
Per copy			
Canada	$2.95	$3.50	$4.50
Outside Canada	US$2.95	US$3.50	US$4.50

Gazette du Canada	*Partie I*	*Partie II*	*Partie III*
Abonnement annuel			
Canada	135,00 $	67,50 $	28,50 $
Extérieur du Canada	135,00 $US	67,50 $US	28,50 $US
Exemplaire			
Canada	2,95 $	3,50 $	4,50 $
Extérieur du Canada	2,95 $US	3,50 $US	4,50 $US

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5[e] étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

Published by the Queen's Printer for Canada, 2013
ISSN 1494-6076

Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2013

TABLE OF CONTENTS

Vol. 147, No. 49 — December 7, 2013

Government notices 2754

Parliament
House of Commons 2768
Chief Electoral Officer 2768

Commissions 2769
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 2774
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Proposed regulations 2780
(including amendments to existing regulations)

Index 2863

Supplements

Copyright Board

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 147, n° 49 — Le 7 décembre 2013

Avis du gouvernement 2754

Parlement
Chambre des communes 2768
Directeur général des élections 2768

Commissions 2769
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 2774
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 2780
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 2864

Suppléments

Commission du droit d'auteur

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Notice requesting comments on a proposal to amend the Immigration and Refugee Protection Regulations *to establish the electronic travel authorization (eTA) program*

Summary

Notice is hereby given that Citizenship and Immigration Canada (CIC) is seeking written comments from all interested parties on a proposal to amend the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the "Regulations") to introduce an electronic travel authorization (eTA) requirement.

Under the proposed measures, all foreign nationals who are currently exempt from the requirement to obtain a temporary resident visa (TRV), other than citizens of the United States, would be required to apply for and obtain an eTA prior to travelling to Canada by air, unless otherwise exempted. Implementation of the eTA requirement is expected in April 2015.

Background

As part of the Canada-United States *Perimeter Security and Economic Competitiveness Action Plan* (the "Action Plan"), Canada and the United States committed to establishing a common approach to screening visa-exempt foreign nationals in order to identify threats before they arrive in the North American perimeter. To fulfil this commitment, Canada is introducing the eTA program. The United States successfully implemented a similar program, known as the Electronic System for Travel Authorization (ESTA), in 2008.

By screening visa-exempt foreign nationals before they arrive in Canada by air, the proposed regulatory amendments would help the Government of Canada prevent those who are inadmissible or do not meet the requirements of the *Immigration and Refugee Protection Act* (the "Act") from travelling to Canada, while facilitating travel for low-risk individuals. A key consideration in designing the eTA program would be to provide timely and expeditious decisions based on relevant information provided electronically by the applicant.

Description

The purpose of this Notice of Intent is to signal an intention to amend the Regulations in order to implement the eTA program.

The proposed regulatory amendments would require that most current visa-exempt foreign nationals apply for and obtain an eTA before entering Canada by air. As Canadian citizens are exempt from the U.S. ESTA requirement, U.S. citizens would be exempt from the eTA requirement.

Other limited exemptions to the eTA requirement may be considered, such as in instances where Canada has international obligations.

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Avis demandant des observations sur une proposition visant à modifier le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés *afin de mettre en place le programme d'autorisation de voyage électronique*

Sommaire

Par la présente, nous vous avisons que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) sollicite des observations écrites de toutes les parties intéressées relativement à sa proposition de modifier le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le « Règlement ») en vue d'y introduire une exigence relative à l'autorisation de voyage électronique (AVE).

Dans le cadre des mesures proposées, tous les étrangers qui sont actuellement dispensés de l'obligation d'obtenir un visa de résident temporaire (VRT), autres que les citoyens des États-Unis, seraient tenus d'obtenir une AVE avant d'arriver au Canada par avion, à moins d'en être autrement dispensés. La mise en œuvre de l'exigence relative à l'AVE est prévue pour avril 2015.

Contexte

Dans le cadre du *Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique* entre le Canada et les États-Unis (le « Plan d'action »), les deux pays se sont engagés à adopter une approche commune relativement au contrôle des étrangers dispensés de l'obligation de visa afin de détecter ceux qui constituent une menace avant qu'ils n'arrivent en Amérique du Nord. Afin de respecter cet engagement, le Canada lance le programme d'AVE. En 2008, les États-Unis ont mis en œuvre avec succès un programme semblable, le système électronique d'autorisation de voyage (ESTA).

Dans le cadre des modifications réglementaires proposées, le fait de procéder au contrôle des étrangers dispensés de l'obligation de visa avant qu'ils n'arrivent au Canada par avion aiderait le gouvernement du Canada à empêcher ceux qui sont interdits de territoire ou qui ne se conforment pas aux exigences de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (la « Loi ») d'entrer au Canada, tout en facilitant la venue des personnes à faible risque. La prise de décisions opportunes et rapides fondées sur les renseignements pertinents fournis par le demandeur de façon électronique constitue un facteur clé dont il faut tenir compte dans la conception du programme d'AVE.

Description

Le présent avis a pour objet de signaler l'intention du gouvernement de modifier le Règlement afin de mettre en œuvre le programme d'AVE.

Dans le cadre des modifications réglementaires proposées, la plupart des étrangers qui sont actuellement dispensés de l'obligation de visa seraient tenus d'obtenir une AVE avant d'entrer au Canada par avion. Comme les citoyens canadiens sont dispensés de l'exigence relative au programme ESTA des États-Unis, les citoyens américains seraient dispensés de l'exigence relative à l'AVE.

D'autres dispenses limitées de l'exigence relative à l'AVE pourraient être envisagées, notamment dans les cas où le Canada a des obligations internationales.

Foreign nationals who are currently exempt from the TRV and who could be subject to the eTA requirement include

- Citizens of current visa-exempt countries listed in subsection 190(1) of the Regulations, other than citizens of the United States, and foreign nationals travelling with passports listed under subsections 190(2) and (2.1); and
- Foreign nationals currently listed in subsection 190(3) of the Regulations, such as
  - Air crew members;
  - Foreign nationals transiting through Canada under the Transit Without Visa Program or China Transit Program; and
  - Foreign nationals re-entering Canada after a visit solely to the United States or Saint-Pierre and Miquelon, providing the requirements of paragraph 190(3)(*f*) are met.

To make the process as efficient as possible, the proposed regulatory amendments would specify that foreign nationals who require an eTA must apply online through the CIC Web site by entering mandatory biographic, passport and background information similar to the information that is currently requested by officers at ports of entry or in applications for a TRV.

In order to determine that the eTA applicant is not inadmissible and meets the requirements of the Act, an electronic system would perform an examination that includes a risk assessment and a verification of the information provided in the application against immigration and enforcement databases. It is expected that the vast majority of applications would be approved by the electronic system within minutes of applying. It is also expected that eTA travellers may experience faster processing when they arrive in Canada as they have already been pre-screened.

The proposed regulatory changes would specify that those applications not approved by the electronic system would be referred to an officer for further examination. If an examination by an officer is required, officers would have the ability to either approve or deny an eTA application after making a determination on whether a foreign national is inadmissible or does not meet the requirements of the Act. The grounds of inadmissibility that could result in a denied eTA application are currently described in the Act and are the same grounds that could result in a denied application in other immigration lines of business; for example, a foreign national could be inadmissible for reasons such as war crimes, crimes against humanity, international human rights violations, security or criminality.

After an eTA is issued by either the automated system or an officer, officers would also have the ability to suspend or cancel an eTA if the foreign national becomes inadmissible to Canada at a later time.

Foreign nationals who are subject to these regulatory changes would not be authorized to travel to Canada without a valid eTA. The Interactive Advance Passenger Information (IAPI) initiative, being led by the Canada Border Services Agency, would be the mechanism by which the eTA requirement would be enforced. For more information regarding the IAPI initiative, please visit www.cbsa-asfc.gc.ca/btb-pdf/ate-atpem-eng.html.

Parmi les étrangers qui sont actuellement dispensés de l'obligation d'obtenir un VRT et qui pourraient être tenus d'obtenir une AVE, mentionnons les personnes suivantes :

- les citoyens des pays dispensés de l'obligation d'obtenir un VRT mentionnés au paragraphe 190(1) du Règlement, autres que les citoyens américains, et les étrangers titulaires d'un passeport qui sont visés aux paragraphes 190(2) et 190(2.1) du Règlement;
- les étrangers qui sont actuellement visés au paragraphe 190(3) du Règlement, notamment :
  - les membres d'équipage de l'air;
  - les étrangers transitant par le Canada dans le cadre du programme de transit sans visa ou du Programme sur le transit des Chinois;
  - les étrangers qui reviennent au Canada en provenance uniquement des États-Unis ou de Saint-Pierre-et-Miquelon, à condition qu'ils satisfassent aux exigences de l'alinéa 190(3)*f*) du Règlement.

Dans le but de rendre le processus aussi efficace que possible, les modifications réglementaires proposées préciseraient que les étrangers ayant besoin d'une AVE doivent présenter une demande en ligne, par l'intermédiaire du site Web de CIC, et fournir les données biographiques ainsi que les renseignements généraux et ceux sur le passeport qui sont obligatoires et semblables à ceux qui sont actuellement demandés par les agents aux points d'entrée ou dans les demandes de VRT.

Pour pouvoir déterminer qu'un demandeur d'AVE n'est pas interdit de territoire et se conforme aux exigences de la Loi, un système électronique procéderait à un contrôle comprenant une évaluation des risques et une vérification des renseignements fournis dans la demande grâce à une comparaison avec les bases de données de l'immigration et de l'exécution de la loi. On s'attend à ce que la grande majorité des demandes soient approuvées par le système électronique en quelques minutes. On s'attend également à un traitement plus rapide des voyageurs visés par l'obligation d'AVE à leur arrivée au Canada, puisqu'ils auront déjà fait l'objet d'un contrôle avant leur arrivée.

Les modifications réglementaires proposées préciseraient que les demandes qui ne sont pas approuvées par le système électronique seraient transférées à un agent en vue d'un examen plus approfondi. Dans ces cas, l'agent aurait la capacité d'approuver ou de refuser la demande d'AVE après avoir déterminé si l'étranger visé est interdit de territoire au Canada ou ne se conforme pas aux exigences de la Loi. Les motifs d'interdiction de territoire pouvant entraîner le refus d'une demande d'AVE sont précisés dans la Loi et sont les mêmes que ceux pouvant entraîner le refus de toute autre demande d'immigration. Ainsi, un étranger pourrait, par exemple, être interdit de territoire pour crimes de guerre ou crimes contre l'humanité, atteinte aux droits humains ou internationaux, ou motif de sécurité ou de criminalité.

Une fois qu'une AVE aurait été émise par le système automatisé ou par un agent, les agents auraient également la capacité de la suspendre ou de l'annuler si l'étranger devenait interdit de territoire au Canada à une date ultérieure.

Les étrangers visés par ces modifications réglementaires ne seraient pas autorisés à voyager au Canada sans une AVE valide. L'initiative d'information préalable sur les voyageurs interactive (IPVI), dont l'Agence des services frontaliers du Canada est responsable, serait le mécanisme utilisé pour appliquer l'exigence relative à l'AVE. Pour de plus amples renseignements au sujet de cette initiative, rendez-vous à l'adresse suivante : www.cbsa-asfc.gc.ca/btb-pdf/ate-atpem-fra.html.

Finally, the proposed Regulations would require that foreign nationals pay a cost recovery fee, expected to be for a minimal amount, before submitting their application. Approved eTA applications would be valid for multiple entries to Canada over a period not exceeding five years.

Comments

This Notice of Intent is an opportunity for the public to provide early comments and input into the proposed regulatory amendments described above, before the Regulations are prepublished in the *Canada Gazette*. The prepublication process would provide an additional opportunity for public consultation on the proposed Regulations.

Anyone may, within 45 days of the publication of this notice, provide their comments on this Notice of Intent, in writing, to the person named below at the address provided.

Questions and requests for additional information, as well as comments on this Notice of Intent, may be directed to Tina Matos, Director, Document and Visa Policy, Citizenship and Immigration Canada, 300 Slater Street, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 1L1, 613-954-6243 (telephone), 613-952-9187 (fax), tina.matos@cic.gc.ca (email).

November 14, 2013

TINA MATOS
Director
Document and Visa Policy
Admissibility Branch

[49-1-o]

Enfin, en vertu des dispositions réglementaires proposées, les étrangers seraient tenus de payer des frais de recouvrement des coûts, qui devraient être minimes, avant de soumettre leur demande. Une fois la demande approuvée, l'AVE serait valide pour des entrées multiples au Canada pendant une période maximale de cinq ans.

Commentaires

Le présent avis d'intention est une occasion pour le public de fournir des commentaires et des observations quant aux modifications réglementaires proposées ci-dessus avant que les dispositions réglementaires fassent l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*. Le processus de publication préalable fournira une occasion supplémentaire de tenir des consultations publiques sur les modifications réglementaires proposées.

Toute personne peut fournir par écrit ses commentaires dans un délai de 45 jours suivant la publication du présent avis à la personne dont le nom est indiqué ci-dessous, à l'adresse indiquée.

Les questions et les demandes de renseignements supplémentaires, de même que les commentaires au sujet du présent avis, peuvent être adressés à Tina Matos, directrice, Politique des documents et des visas, Citoyenneté et Immigration Canada, 300, rue Slater, 8e étage, Ottawa (Ontario) K1A 1L1, 613-954-6243 (téléphone), 613-952-9187 (télécopieur), tina.matos@cic.gc.ca (courriel).

Le 14 novembre 2013

La directrice
Politique des documents et des visas
Direction générale de l'admissibilité
TINA MATOS

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication after screening assessment of a living organism — Pseudomonas fluorescens *(*P. fluorescens*) strain ATCC*[1] *13525 — specified on the* Domestic Substances List *(subsection 77(1) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas *P. fluorescens* strain ATCC 13525 is a living organism on the *Domestic Substances List* identified under subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft Screening Assessment conducted on this living organism pursuant to paragraph 74(*b*) of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that this living organism does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to take no further action on this living organism at this time under section 77 of the Act.

[1] ATCC: American Type Culture Collection.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication après évaluation préalable d'un organisme vivant — souche de Pseudomonas fluorescens *(*P. fluorescens*) ATCC*[1] *13525 — inscrit sur la* Liste intérieure *[paragraphe 77(1) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que la souche *P. fluorescens* ATCC 13525 est un organisme vivant figurant sur la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche du rapport d'évaluation préalable concernant cet organisme vivant réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cet organisme vivant ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cet organisme vivant sous le régime de l'article 77 de la Loi.

[1] ATCC : American Type Culture Collection.

Public comment period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

DAVID MORIN
Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

AMANDA JANE PREECE
Director General
Safe Environments Directorate

On behalf of the Minister of Health

ANNEX

Summary of the Draft Screening Assessment Report of *P. fluorescens* Strain ATCC 13525

Pursuant to paragraph 74(*b*) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Ministers of Environment and of Health have conducted a screening assessment on a strain of *Pseudomonas fluorescens*, ATCC 13525. This strain was added to the *Domestic Substances List* (DSL) under subsection 105(1) of CEPA 1999 because it was manufactured in or imported into Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986, and it entered or was released into the environment without being subject to conditions under CEPA 1999 or any other federal or provincial legislation.

P. fluorescens is considered to be an ubiquitous bacterium and it has the ability to adapt to and thrive in soil and on plants and aqueous surfaces. Multiple potential uses of *P. fluorescens* in various industrial and commercial sectors exist. These uses include pulp and paper and textile processing; municipal and industrial wastewater treatment; waste degradation, particularly in petroleum refineries; and bioremediation and biodegradation. *P. fluorescens* is also used in commercial and household drain cleaners and degreasers, enzyme and chemical production, septic tank additives and general cleaning and odour-control products. Other uses include pest control, plant growth promotion and use as an anti-frost agent.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, au ministre de l'Environnement, ses commentaires sur la mesure qui y est proposée par les ministres et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de ladite loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le directeur général
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
DAVID MORIN

Au nom de la ministre de l'Environnement

La directrice générale
Direction de la sécurité des milieux
AMANDA JANE PREECE

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE

Résumé de l'ébauche du rapport d'évaluation préalable de la souche *P. fluorescens* ATCC 13525

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont effectué une évaluation préalable d'une souche de *Pseudomonas fluorescens*, ATCC 13525. Cette souche a été ajoutée à la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 105(1) de la Loi, parce qu'elle a été fabriquée ou importée au Canada entre le 1er janvier 1984 et le 31 décembre 1986, et qu'elle a pénétré ou a été rejetée dans l'environnement sans être assujettie à la loi susmentionnée ou à toute autre loi fédérale ou provinciale.

La *P. fluorescens* est considérée comme une bactérie omniprésente, qui a la capacité de s'adapter aux sols, aux plantes et aux surfaces aqueuses, ainsi que d'y prospérer. Il existe plusieurs utilisations possibles pour la *P. fluorescens* dans différents secteurs industriels et commerciaux. Ces utilisations comprennent la transformation des pâtes et papiers et des textiles, le traitement des eaux usées municipales et industrielles, la dégradation des déchets (plus précisément dans les raffineries de pétrole) et la biorestauration et la biodégradation. On utilise aussi la *P. fluorescens* dans les produits commerciaux et résidentiels de curage et de dégraissage de canalisations d'égouts, la production chimique et d'enzymes, les additifs pour fosse septique, ainsi que les produits généraux de nettoyage et désodorisants. Parmi les autres utilisations, on compte la lutte contre les ravageurs, l'aide à la croissance des plantes et l'utilisation en tant qu'agent antigel.

There is no evidence from the scientific literature to suggest that *P. fluorescens* ATCC 13525 is likely to have a considerable impact on animal and plant populations in the environment. *P. fluorescens* is not considered a plant or an animal pathogen by the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), and the CFIA does not require a permit for the import of this organism into Canada under the *Plant Protection Act.*

P. fluorescens is classified as a Risk Group 1 (RG1) organism by the Public Health Agency of Canada, meaning that it is unlikely to cause disease in healthy workers under ordinary circumstances in the research laboratory. There have been no reported infections attributed to the strain *P. fluorescens* ATCC 13525. Information from the scientific literature indicates that *P. fluorescens* is unlikely to infect the general Canadian population, but that it can infect humans with compromised immunity, and human outbreaks, associated with contaminated medical devices and fluids, have been reported. *P. fluorescens* can also grow at temperatures typical of refrigerated storage, a characteristic which has enabled it to proliferate in stored blood products and cause sepsis in transfused patients.

This assessment considers human and environmental exposure to *P. fluorescens* ATCC 13525 from its deliberate use in household or commercial products or in industrial processes in Canada. The Government launched a mandatory information-gathering survey (notice) under section 71 of CEPA 1999, as published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 3, 2009. Information submitted in response to the notice indicates that 100 to 1 000 kg of *P. fluorescens* ATCC 13525 were imported into or manufactured in Canada in 2008.

Based on the information available, it is proposed to conclude that *P. fluorescens* ATCC 13525 does not meet the criteria under paragraph 64(*a*) or (*b*) of CEPA 1999 as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends. It is also proposed to conclude that *P. fluorescens* ATCC 13525 does not meet the criteria under paragraph 64(*c*) of CEPA 1999 as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Proposed conclusion

Based on the information available, it is proposed to conclude that *P. fluorescens* ATCC 13525 does not meet any of the criteria as set out in section 64 of CEPA 1999 at current levels of exposure.

However, should exposure increase through new activities, there is a potential risk to human health, based on the pathogenicity of *P. fluorescens* ATCC 13525 to susceptible humans. Therefore, there is concern that new activities for the above-mentioned living organism, which have not been identified or assessed, could lead to the living organism meeting the criteria as set out in section 64 of the Act. Therefore, it is recommended that the above-mentioned living organism be subject to the Significant New Activity provisions specified under subsection 106(3) of the

Il n'existe aucune preuve dans les ouvrages scientifiques laissant entendre que la souche *P. fluorescens* ATCC 13525 est susceptible d'avoir des répercussions considérables sur les populations animales et végétales dans l'environnement. Elle n'est pas considérée comme un agent pathogène des plantes ou zoopathogène par l'Agence canadienne d'inspection des aliments et celle-ci n'exige pas un permis pour importer cet organisme au Canada en vertu de la *Loi sur la protection des végétaux*.

La *P. fluorescens* est classée en tant qu'organisme du groupe de risque 1 par l'Agence de la santé publique du Canada, ce qui signifie qu'il est peu probable qu'elle cause des maladies chez les travailleurs en bonne santé dans des circonstances ordinaires en laboratoire de recherche. Aucune infection n'a encore été signalée concernant la souche *P. fluorescens* ATCC 13525. Selon les ouvrages scientifiques, il est peu probable que la *P. fluorescens* infecte la population canadienne en général, mais elle peut infecter les personnes immunodéprimées. Par ailleurs, on a signalé des épidémies humaines associées à des instruments médicaux et à des fluides contaminés. La *P. fluorescens* peut également croître à des températures comme celles de l'entreposage frigorifique, une caractéristique qui lui a permis de proliférer dans les produits sanguins entreposés et de causer des sepsis chez les patients transfusés.

Cette évaluation tient compte de l'exposition humaine et environnementale à la souche *P. fluorescens* ATCC 13525 en raison de son utilisation délibérée dans les produits ménagers ou commerciaux ou dans les procédés industriels au Canada. Le gouvernement a lancé une enquête obligatoire pour la collecte de renseignements (avis) en application de l'article 71 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qui a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 octobre 2009. Les renseignements fournis en réponse à l'avis indiquent que de 100 à 1 000 kg de *P. fluorescens* ATCC 13525 ont été importés ou fabriqués au Canada en 2008.

D'après les renseignements disponibles, il est proposé de conclure que cette souche ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64*a*) ou *b*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, car elle ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie. Il est aussi proposé de conclure que la souche *P. fluorescens* ATCC 13525 ne satisfait pas aux critères de l'alinéa 64*c*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, car elle ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

Les renseignements disponibles ont permis de conclure que la *P. fluorescens* ATCC 13525 ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la LCPE (1999) aux niveaux actuels d'exposition.

Toutefois, si l'exposition devait augmenter en raison de nouvelles activités, il pourrait y avoir un risque pour la santé humaine d'après la pathogénicité de la *P. fluorescens* ATCC 13525 pour les personnes sensibles. Ainsi, on s'inquiète du fait que de nouvelles activités faisant intervenir l'organisme vivant susmentionné qui n'ont pas été relevées ou évaluées puissent faire en sorte que cet organisme vivant satisfasse aux critères énoncés à l'article 64 de la Loi. Il est donc recommandé d'appliquer à cet organisme vivant les dispositions concernant une nouvelle activité qui sont

Act, to require that any new manufacture, import or use of this living organism undergo ecological and human health assessments as specified in section 108 of the Act, prior to the commencement of the new activity.

The draft Screening Assessment report for this living organism is available on the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[49-1-o]

énoncées au paragraphe 106(3) de la Loi. De cette façon, on veillera à ce que toute nouvelle fabrication, importation ou utilisation de l'organisme vivant en question fasse l'objet d'évaluations des risques pour l'environnement et la santé humaine, comme il est précisé à l'article 108 de la Loi avant le début de toute nouvelle activité.

L'ébauche du rapport d'évaluation préalable de cet organisme vivant est accessible à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication after screening assessment of living organisms — Nitrococcus sp. *16972-7*[1] *and* Nitrosococcus sp. *16971-6 — specified on the* Domestic Substances List *(subsection 77(1) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas *Nitrococcus sp.* 16972-7 and *Nitrosococcus sp.* 16971-6 are micro-organisms on the *Domestic Substances List*, added under subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft Screening Assessment report conducted on these living organisms, pursuant to paragraph 74(*b*) of the Act, is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that these living organisms do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to take no further action on these living organisms at this time under section 77 of the Act.

Public comment period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

DAVID MORIN
Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

[1] Accession number. Substances added to the confidential portion of the *Domestic Substances List* are given accession numbers.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication après évaluation préalable d'organismes vivants — espèce Nitrococcus *16972-7*[1] *et* espèce Nitrosococcus *16971-6 — inscrits sur la* Liste intérieure *[paragraphe 77(1) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que l'*espèce Nitrococcus* 16972-7 et l'*espèce Nitrosococcus* 16971-6 sont des micro-organismes figurant sur la *Liste intérieure*, ajoutés en vertu du paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche du rapport d'évaluation préalable concernant ces organismes vivants réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que ces organismes vivants ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces organismes vivants sous le régime de l'article 77 de la Loi.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, au ministre de l'Environnement, ses commentaires sur la mesure qui y est proposée par les ministres et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de ladite loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le directeur général
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
DAVID MORIN

Au nom de la ministre de l'Environnement

[1] Numéro d'accès. Les substances ajoutées à la partie confidentielle de la *Liste intérieure* reçoivent des numéros d'accès.

AMANDA JANE PREECE
Director General
Safe Environments Directorate
On behalf of the Minister of Health

ANNEX

Summary of Draft Screening Assessment Report of *Nitrococcus sp.* 16972-7 and *Nitrosococcus sp.* 16971-6

Organism	Strain/Accession Number
Nitrococcus species	16972-7
Nitrosococcus species	16971-6

Pursuant to paragraph 74(*b*) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Ministers of the Environment and of Health have conducted a screening assessment of two lower-hazard (Priority C) micro-organism strains. These strains were nominated and added to the *Domestic Substances List* (DSL) because they were manufactured in or imported into Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986, and they entered or were released into the environment without being subject to CEPA 1999 or any other federal or provincial legislation.

Living organisms on the DSL were prioritized into three groups (Priority A, B, C) based on known hazard characteristics. The 22 micro-organisms in the Priority C (lower-hazard) group are being assessed using an expedited approach in parallel with the more complex assessment of 16 micro-organisms in the Priority A (higher-hazard) group, with the objective of assessing the entire number of DSL micro-organisms more efficiently and providing greater certainty to industries that use these micro-organisms. The Priority C group was further subdivided into four "lots" for assessment based on their taxonomic classification (genus or species) and their known and potential uses related to their biological properties and on whether they remain in commerce in Canada. This notice pertains to Lot 2 of the Priority C group. For more information, please refer to the document titled *Prioritization of Micro-organisms on the Domestic Substances List prior to the Screening Assessment under paragraph 74(b) of CEPA 1999*, available on the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

The two micro-organisms in Lot 2 are naturally occurring bacteria which thrive mainly in marine, coastal and brackish waters. Neither is recognized as a human pathogen by the Public Health Agency of Canada and no adverse human health effects have been associated with these strains, their genetic material, secondary metabolites or structural components. Similarly, neither of these strains is recognized as an animal or plant pathogen by the Canadian Food Inspection Agency. Furthermore, an in-depth scientific literature search yielded no reports of the presence of virulence factors or evidence of toxicity or pathogenicity towards humans, plants, vertebrates, or invertebrates. These observations are supported by our understanding of the roles played by these

La directrice générale
Direction de la sécurité des milieux
AMANDA JANE PREECE
Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE

Résumé de l'ébauche du rapport d'évaluation préalable de l'*espèce Nitrococcus* 16972-7 et de l'*espèce Nitrosococcus* 16971-6

Organisme	Numéro d'accès ou d'identification de la souche
Espèce Nitrococcus	16972-7
Espèce Nitrosococcus	16971-6

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont effectué une évaluation préalable de deux souches de micro-organismes présentant un risque plus faible (priorité C). Ces souches ont été désignées et ajoutées à la *Liste intérieure* parce qu'elles ont été fabriquées ou importées au Canada entre le 1er janvier 1984 et le 31 décembre 1986, et qu'elles ont pénétré ou ont été rejetées dans l'environnement sans être assujetties à la LCPE (1999) ou à toute autre loi fédérale ou provinciale.

Les organismes vivants inscrits sur la *Liste intérieure* ont été classés en trois groupes prioritaires (A, B, C) d'après les caractéristiques connues relatives au danger. Les 22 micro-organismes inscrits dans le groupe prioritaire C (faible danger) sont évalués à l'aide d'une approche accélérée parallèlement à l'évaluation plus complexe des 16 micro-organismes présents dans le groupe prioritaire A (danger élevé), afin d'évaluer plus efficacement la totalité des micro-organismes inscrits sur la *Liste intérieure* et de fournir une plus grande certitude aux industries qui utilisent ces micro-organismes. Le groupe prioritaire C a été ensuite divisé en quatre « lots » aux fins d'évaluation en fonction de leur classification taxinomique (genre ou espèce) et de leurs utilisations connues et potentielles liées à leurs propriétés biologiques et d'après la confirmation que les micro-organismes restent commercialisés ou non au Canada. Le présent avis s'applique au lot 2 du groupe prioritaire C. Pour en savoir plus, veuillez consulter le document intitulé *Établissement des priorités concernant les micro-organismes inscrits sur la Liste intérieure des substances avant leur évaluation préalable en vertu de l'article 74 de la LCPE (1999)*, accessible à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

Les deux micro-organismes présents dans le lot 2 sont des bactéries naturellement présentes qui se développent essentiellement dans l'eau de mer, les eaux côtières et l'eau saumâtre. Aucun de ces micro-organismes n'est reconnu comme étant un agent pathogène humain par l'Agence de la santé publique du Canada et aucun effet nocif sur la santé humaine n'est associé à ces souches, à leur matériel biologique, à leurs métabolites secondaires ou à leurs composantes structurelles. De même, aucune de ces souches n'est reconnue comme étant un agent pathogène des animaux ou des végétaux par l'Agence canadienne d'inspection des aliments. De plus, selon une recherche documentaire scientifique approfondie, on n'a constaté aucune présence de facteurs de virulence ou

micro-organisms in nature, which do not suggest a potential for pathogenic effects, and by genomic sequencing and analysis, which did not identify attributes associated with pathogenicity.

The hazard potential associated with the micro-organisms in Lot 2 was estimated to be low for both the environment and human health.

There are no current uses for the two micro-organism strains in Lot 2; however, their ability to degrade nitrogenous compounds makes them of potential use as ingredients in microbial-based products used for the maintenance of aquaria and ornamental ponds, wastewater treatment, soil biodegradation; in pharmaceuticals or personal care products; and for production of enzymes.

If potential uses were realized, human exposure would occur primarily through direct contact with consumer, household and commercial products containing these micro-organisms and is expected to be moderate. Inadvertent exposure through treated aquarium and pond water, wastewater and industrial effluents, or biodegraded soil is not expected to be significant. If *Nitrosococcus sp.* 16971-6, specifically, is used in pharmaceuticals or personal care products, direct human exposure could be high, but would depend on the product formulation, frequency of use, and mode of application.

Environmental flora and fauna may come into contact with these micro-organisms when they are released to municipal wastewater and soil, from household, commercial, industrial or manufacturing activities. However, growth and persistence of these micro-organism strains outside the marine environment is not expected.

Given the range of potential applications of these two micro-organism strains, and market trends towards microbial-based products to replace chemical products in certain sectors, the scale and frequency of use of these strains is expected to increase. Conservative assumptions were therefore applied to the exposure characterization.

The two strains in Lot 2 are not recognized to cause disease and the routes of exposure are not expected to lead to adverse environmental or human health effects.

Given that these are naturally occurring micro-organisms, given that they play a key role in the ecosystem, and given the lack of documented evidence for adverse effects in the published literature, it is considered that these micro-organisms present a low hazard towards the environment and human health. Therefore, taking into account the exposures resulting from all their numerous potential uses, the estimated risk is expected to be low for both the environment and human health.

Based on the available information, it is concluded that the micro-organisms listed in this notice do not meet the criteria under paragraph 64(*a*) or (*b*) of CEPA 1999, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends. It is also concluded that the micro-organisms listed in this notice do not meet the criteria under paragraph 64(*c*) of CEPA 1999, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

preuve de toxicité ou de pathogénicité pour les humains, les végétaux, les vertébrés ou les invertébrés. Ces observations sont appuyées par notre compréhension des rôles que jouent ces micro-organismes dans la nature, qui ne suggèrent pas la probabilité d'effets pathogènes, et par un séquençage génomique et une analyse, qui n'ont pas déterminé d'attributs liés à la pathogénicité.

Le potentiel de risque associé aux micro-organismes présents dans le lot 2 a été estimé faible tant pour l'environnement que pour la santé humaine.

Les deux souches de micro-organismes dans le lot 2 ne sont actuellement pas utilisées; cependant, leur capacité à dégrader des composés azotés en fait des ingrédients potentiellement utilisables dans les produits d'origine microbienne utilisés pour l'entretien des aquariums et des pièces d'eau, le traitement des eaux usées et la biodégradation du sol; dans les produits pharmaceutiques ou de soins personnels; pour la production d'enzymes.

En cas d'utilisation de ces deux souches, l'exposition humaine devrait avoir lieu principalement par l'intermédiaire d'un contact direct avec les produits commerciaux, de consommation et d'entretien contenant ces micro-organismes et devrait être modérée. Une exposition par inadvertance à des eaux traitées provenant d'aquariums ou de pièces d'eau, à des eaux usées et à des effluents industriels ou encore à du sol biodégradé ne devrait pas être importante. Si l'*espèce Nitrosococcus* 16971-6, en particulier, est utilisée dans les produits pharmaceutiques et de soins personnels, l'exposition humaine directe pourrait être élevée, mais dépendrait de la formulation, de la fréquence d'utilisation et du mode d'application du produit.

La flore et la faune environnementales peuvent entrer en contact avec ces deux micro-organismes lorsqu'ils sont rejetés dans les eaux usées et le sol dans le cadre d'activités ménagères, commerciales, industrielles ou de fabrication. Toutefois, on ne s'attend pas à constater une croissance et une persistance de ces souches de micro-organismes à l'extérieur du milieu marin.

Étant donné la portée des applications potentielles de ces deux souches de micro-organismes, ainsi que les tendances de marché tournées vers les produits microbiens pour remplacer les produits chimiques dans certains secteurs, l'ampleur et la fréquence de l'utilisation de ces souches devraient augmenter. Des hypothèses prudentes ont donc été appliquées à la caractérisation de l'exposition.

Il n'est pas reconnu que les deux souches du lot 2 causent des maladies, et les voies d'exposition ne devraient pas entraîner d'effets nocifs pour l'environnement ou la santé humaine.

Compte tenu de la présence naturelle de ces micro-organismes dans la nature, du rôle clé qu'ils jouent dans l'écosystème et du manque de preuves documentées d'effets nocifs dans les documents publiés, on considère que ces micro-organismes présentent un faible danger pour l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, si on prend en compte les expositions découlant des nombreuses utilisations potentielles, le risque estimé devrait être faible pour l'environnement et la santé humaine.

À la lumière des renseignements disponibles, on conclut que les micro-organismes figurant dans l'avis ne satisfont à aucun des critères énoncés aux alinéas 64*a*) et *b*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet nuisible immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sa diversité biologique, ou qui constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie. Par ailleurs, on conclut que les micro-organismes figurant dans l'avis ne satisfont pas aux critères énoncés à l'alinéa 64*c*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, puisqu'ils ne pénètrent

Proposed conclusion

Based on the available information, it is proposed to conclude that these micro-organisms do not meet the criteria as set out in section 64 of CEPA 1999.

The summary of the draft screening assessment report as well as additional information on the assessment approach for lower hazard micro-organisms on the *Domestic Substances List* is available on the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[49-1-o]

pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

D'après les renseignements disponibles, on propose de conclure que ces micro-organismes ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Le résumé de l'ébauche du rapport d'évaluation préalable de même que des renseignements supplémentaires sur l'approche d'évaluation concernant les micro-organismes présentant un danger faible inscrits sur la *Liste intérieure* sont disponibles sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of living organisms — Nitrobacter winogradskyi *ATCC*[1] *25391,* Nitrobacter species *18132-6,*[2] Nitrobacter species *16969-4,* Nitrosomonas europaea *ATCC 25978,* Nitrosomonas species *16968-3,* Nitrosomonas species *18133-7,* Rhodopseudomonas palustris *ATCC 17001,* Rhodopseudomonas species *18136-1 — specified on the* Domestic Substances List *(subsection 77(6) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas *Nitrobacter winogradskyi* ATCC 25391, *Nitrobacter species* 18132-6, *Nitrobacter species* 16969-4, *Nitrosomonas europaea* ATCC 25978, *Nitrosomonas species* 16968-3, *Nitrosomonas species* 18133-7, *Rhodopseudomonas palustris* ATCC 17001, and *Rhodopseudomonas species* 18136-1 are living organisms on the *Domestic Substances List* added under subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the Final Screening Assessment Report conducted on these living organisms, pursuant to paragraph 74(*b*) of the Act, is annexed hereby;

And whereas it is concluded that these living organisms do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to take no further action on these living organisms, at this time under section 77 of the Act.

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

RONA AMBROSE
Minister of Health

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication de la décision finale après évaluation préalable d'organismes vivants — Nitrobacter winogradskyi *ATCC*[1] *25391,* espèce Nitrobacter *18132-6*[2]*,* espèce Nitrobacter *16969-4,* Nitrosomonas europaea *ATCC 25978,* espèce Nitrosomonas *16968-3,* espèce Nitrosomonas *18133-7,* Rhodopseudomonas palustris *ATCC 17001,* espèce Rhodopseudomonas *18136-1 — inscrits sur la* Liste intérieure *[paragraphe 77(6) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que *Nitrobacter winogradskyi* ATCC 25391, l'*espèce Nitrobacter* 18132-6, l'*espèce Nitrobacter* 16969-4, *Nitrosomonas europaea* ATCC 25978, l'*espèce Nitrosomonas* 16968-3, l'*espèce Nitrosomonas* 18133-7, *Rhodopseudomonas palustris* ATCC 17001 et l'*espèce Rhodopseudomonas* 18136-1 sont des organismes vivants figurant sur la *Liste intérieure* ajoutés en vertu du paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé du rapport final d'évaluation préalable réalisée sur ces organismes vivants conformément à l'article 74 de la Loi est annexé au présent document;

Attendu que l'on conclut que ces organismes vivants ne correspondent à aucun critère établi dans l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces organismes vivants sous le régime de l'article 77 de la Loi.

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

La ministre de la Santé
RONA AMBROSE

[1] ATCC: American Type Culture Collection.
[2] Accession number. Substances added to the confidential portion of the *Domestic Substances List* are given accession numbers.

[1] ATCC : American Type Culture Collection.
[2] Numéro d'accès. Les substances ajoutées à la partie confidentielle de la *Liste intérieure* reçoivent des numéros d'accès.

ANNEX

Summary of the Final Screening Assessment Report of *Nitrobacter Winogradskyi* ATCC 25391, *Nitrobacter Species* 18132-6, *Nitrobacter Species* 16969-4, *Nitrosomonas Europaea* ATCC 25978, *Nitrosomonas Species* 16968-3, *Nitrosomonas Species* 18133-7, *Rhodopseudomonas Palustris* ATCC 17001, and *Rhodopseudomonas Species* 18136-1

Organism	Strain/Accession Number
Nitrobacter winogradskyi	ATCC 25391
Nitrobacter species	18132-6
Nitrobacter species	16969-4
Nitrosomonas europaea	ATCC 25978
Nitrosomonas species	16968-3
Nitrosomonas species	18133-7
Rhodopseudomonas palustris	ATCC 17001
Rhodopseudomonas species	18136-1

Pursuant to paragraph 74(*b*) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Ministers of the Environment and of Health have conducted a screening assessment of eight lower-hazard (Priority C) micro-organism strains. These strains were nominated and added to the *Domestic Substances List* (DSL) because they were manufactured in or imported into Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986, and they entered or were released into the environment without being subject to CEPA 1999 or any other federal or provincial legislation.

Living organisms on the DSL were prioritized into three groups (Priority A, B, C) based on known hazard characteristics. The 22 micro-organisms in the Priority C (lower-hazard) group are being assessed using an expedited approach in parallel with the more complex assessment of 16 micro-organisms in the Priority A (higher-hazard) group, with the objective of assessing the entire number of DSL micro-organisms more efficiently and to provide greater certainty to industries that use these micro-organisms. The Priority C group was further subdivided into four "lots" for assessment based on their taxonomic classification (genus or species) and their known and potential uses related to their biological properties and on whether they remain in commerce in Canada. This assessment pertains to Lot 1 of the Priority C group. For more information, please refer to the document titled *Prioritization of Micro-organisms on the Domestic Substances List prior to the Screening Assessment under paragraph 74(b) of CEPA 1999*, available on the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

Where strain-specific data were not available, surrogate information from literature searches was used. Surrogate organisms are identified in each case to the taxonomic level provided by the source. Information identified up to January 2012 was considered for inclusion in the screening assessment report.

The eight micro-organisms in Lot 1 are naturally occurring bacteria. None is recognized as a human pathogen by the Public Health Agency of Canada, and no adverse human health effects have been associated with these strains, their genetic material, secondary metabolites or structural components. Similarly, none

ANNEXE

Résumé du rapport final d'évaluation préalable concernant les organismes *Nitrobacter winogradskyi* ATCC 25391, *espèce Nitrobacter* 18132-6, *espèce Nitrobacter* 16969-4, *Nitrosomonas europaea* ATCC 25978, *espèce Nitrosomonas* 16968-3, *espèce Nitrosomonas* 18133-7, *Rhodopseudomonas palustris* ATCC 17001 et *espèce Rhodopseudomonas* 18136-1

Organisme	Numéro d'accès ou d'identification de la souche
Nitrobacter winogradskyi	ATCC 25391
Espèce Nitrobacter	18132-6
Espèce Nitrobacter	16969-4
Nitrosomonas europaea	ATCC 25978
Espèce Nitrosomonas	16968-3
Espèce Nitrosomonas	18133-7
Rhodopseudomonas palustris	ATCC 17001
Espèce Rhodopseudomonas	18136-1

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont effectué une évaluation préalable de huit souches de micro-organismes présentant un risque plus faible (priorité C). Ces souches ont été désignées et ajoutées à la *Liste intérieure* parce qu'elles ont été fabriquées ou importées au Canada entre le 1er janvier 1984 et le 31 décembre 1986, et qu'elles ont pénétré ou ont été rejetées dans l'environnement sans être assujetties à la LCPE (1999) ou à toute autre loi fédérale ou provinciale.

Les organismes vivants inscrits sur la *Liste intérieure* ont été classés en trois groupes prioritaires (A, B, C) d'après les caractéristiques connues relatives au danger. Les 22 micro-organismes inscrits dans le groupe prioritaire C (faible danger) sont évalués à l'aide d'une approche accélérée parallèlement à l'évaluation plus complexe des 16 micro-organismes présents dans le groupe prioritaire A (danger élevé), afin d'évaluer plus efficacement la totalité des micro-organismes inscrits sur la *Liste intérieure* et de fournir une plus grande certitude aux industries qui utilisent ces micro-organismes. Le groupe prioritaire C a été ensuite divisé en quatre « lots » aux fins d'évaluation en fonction de leur classification taxinomique (genre ou espèce) et de leurs utilisations connues et potentielles liées à leurs propriétés biologiques et d'après la confirmation que les micro-organismes restent commercialisés ou non au Canada. La présente évaluation s'applique au lot 1 du groupe prioritaire C. Pour en savoir plus, veuillez consulter le document intitulé *Établissement des priorités concernant les micro-organismes inscrits sur la Liste intérieure des substances avant leur évaluation préalable en vertu de l'article 74 de la LCPE (1999)*, accessible à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

Lorsque les données propres à une souche n'étaient pas disponibles, des données de substitution provenant de recherches documentaires ont été utilisées. Les organismes de substitution sont identifiés dans chaque cas au niveau taxonomique fourni par la source. Les renseignements déterminés jusqu'à janvier 2012 ont été pris en compte afin d'être inclus dans le rapport d'évaluation préalable.

Les huit micro-organismes dans le lot 1 sont des bactéries d'origine naturelle. Aucun n'est reconnu comme étant un agent pathogène humain par l'Agence de la santé publique du Canada, et aucun effet nocif sur la santé humaine n'est associé à ces souches, à leur matériel biologique, à leurs métabolites secondaires

of these strains is recognized as an animal or plant pathogen by the Canadian Food Inspection Agency or by any member country of the International Plant Protection Convention. Furthermore, an in-depth scientific literature search yielded no reports of the presence of virulence factors or evidence of toxicity or pathogenicity towards humans, plants, vertebrates, or invertebrates. These observations are supported by an understanding of the roles played by these micro-organisms in nature, which do not suggest a potential for pathogenic effects, and by genomic sequencing and analysis which did not identify attributes associated with pathogenicity. In the highly unlikely event of infection, all Lot 1 strains are susceptible to clinically relevant antibiotics.

The hazard potential associated with the micro-organisms in Lot 1 was estimated to be low for both the environment and human health.

The eight micro-organism strains in Lot 1 are present in a variety of natural environments, but there is little information or data on the level of exposure from these settings. The purpose of the exposure assessment is to characterize human and environmental exposure to these eight strains from their deliberate use in consumer or industrial products used in Canada.

Current and potential uses of Lot 1 micro-organisms are as ingredients in microbial-based products used for bioremediation, biological waste treatment, and municipal waste water treatment; to clean drains and grease traps in restaurants; and to improve water quality in commercial and hobby fish production facilities, and more. Their mode of action is based on their ability to degrade nitrogenous wastes, grease and oils, and man-made chemicals in industrial effluents (e.g. halogenated and aromatic compounds, and active pharmaceutical ingredients).

Human exposure is expected primarily through direct contact with consumer and commercial products containing these micro-organisms. Human exposure through treated water, wastewater effluent or bioremediation sites is not expected to be significant, but environmental flora and fauna may come into contact with these micro-organisms when they are released from commercial, industrial or manufacturing activities.

Given the range of current potential applications of these micro-organisms, and market trends towards increased use of microbial-based products instead of chemical products in certain sectors, the scale and frequency of use of these strains is expected to increase with consequently higher releases to the environment. Conservative assumptions have therefore been applied to the exposure characterization.

The eight strains are not recognized to cause disease and the routes of exposure are not expected to lead to adverse environmental or human health effects.

Given the ubiquity of these organisms in nature, given that they play a key role in the ecosystem, and given the lack of documented evidence for adverse effects in the published literature, it is considered that these micro-organisms present a low hazard towards the environment and human health. Therefore, taking

ou à leurs composantes structurelles. De même, aucune de ces souches n'est reconnue comme étant un agent pathogène des animaux ou des végétaux par l'Agence canadienne d'inspection des aliments ou par tout pays membre de la Convention internationale pour la protection des végétaux. De plus, selon une recherche documentaire scientifique approfondie, on n'a constaté aucune présence de facteurs de virulence ou preuve de toxicité ou de pathogénicité pour les humains, les végétaux, les vertébrés ou les invertébrés. Ces observations sont appuyées par une compréhension des rôles que jouent ces micro-organismes dans la nature, qui ne suggèrent pas la probabilité d'effets pathogènes, et par un séquençage génomique et une analyse qui n'ont pas déterminé d'attributs liés à la pathogénicité. Dans le cas peu probable d'une infection, toutes les souches du lot 1 sont sensibles aux antibiotiques pertinents d'un point de vue clinique.

Le potentiel de risque associé aux micro-organismes présents dans le lot 1 a été estimé faible tant pour l'environnement que pour la santé humaine.

Les souches des huit micro-organismes du lot 1 sont présentes dans une variété de milieux naturels, mais on ne dispose que de très peu de renseignements ou de données sur le niveau d'exposition dans ces milieux. L'évaluation de l'exposition vise à caractériser l'exposition humaine et environnementale à ces huit souches qui est provoquée par leur utilisation délibérée dans les produits de consommation et industriels utilisés au Canada.

Les utilisations actuelles et potentielles des micro-organismes du lot 1 se font sous forme d'ingrédients dans les produits microbiens employés pour la biorémédiation, le traitement biologique des déchets et le traitement des eaux usées municipales; ils sont également utilisés pour nettoyer les tuyaux d'écoulement et les bacs à graisse dans les restaurants et pour améliorer la qualité de l'eau dans les installations commerciales et de production piscicole récréative, et bien plus. Leur mode d'action est basé sur leur capacité à dégrader les déchets azotés, la graisse et les huiles, ainsi que les substances chimiques produites par l'homme présents dans les effluents industriels (par exemple des composés halogénés et aromatiques et des ingrédients pharmaceutiques actifs).

L'exposition humaine devrait avoir lieu principalement par l'intermédiaire d'un contact direct avec les produits de consommation et commerciaux contenant ces micro-organismes. L'exposition humaine qui a lieu par l'intermédiaire de l'eau traitée, des effluents d'eaux usées ou des sites de biorémédiation ne devrait pas être importante, mais la flore et la faune environnementales peuvent entrer en contact avec ces micro-organismes lorsqu'ils sont rejetés par des activités commerciales, industrielles ou de fabrication.

Étant donné la portée d'applications potentielles de ces micro-organismes, ainsi que les tendances de marché tournées vers une utilisation accrue de produits microbiens au lieu des produits chimiques dans certains secteurs, l'ampleur et la fréquence de l'utilisation de ces souches devraient augmenter avec des rejets par conséquent plus élevés dans l'environnement. Des hypothèses prudentes ont donc été appliquées à la caractérisation de l'exposition.

Il n'est pas reconnu que les huit souches causent des maladies et les voies d'exposition ne devraient pas entraîner d'effets nocifs pour l'environnement ou la santé humaine.

Compte tenu de l'ubiquité de ces organismes dans la nature, du rôle clé qu'ils jouent dans l'écosystème et du manque de preuves documentées d'effets nocifs dans les documents publiés, on considère que ces micro-organismes présentent un faible danger pour l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, si on

into account the exposures resulting from all their known and potential uses, the estimated risk is expected to be low for both the environment and human health.

Based on the available information, it is concluded that the micro-organisms listed in this notice do not meet the criteria under paragraph 64(*a*) or (*b*) of CEPA 1999, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity, or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends. It is also concluded that the micro-organisms listed in this notice do not meet the criteria under paragraph 64(*c*) of CEPA 1999, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Conclusion

Based on the available information, it is concluded that these micro-organisms do not meet the criteria as set out in section 64 of CEPA 1999.

The summary of the screening assessment reports as well as additional information on the assessment approach for lower hazard micro-organisms on the *Domestic Substances List* is available on the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[49-1-o]

prend en compte les expositions découlant de toutes leurs utilisations connues et potentielles, le risque estimé devrait être faible pour l'environnement et la santé humaine.

À la lumière des renseignements disponibles, on conclut que les micro-organismes figurant dans l'avis ne satisfont à aucun des critères énoncés aux alinéas 64*a*) et *b*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet nuisible immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sa diversité biologique, ou qui constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie. Par ailleurs, il a été déterminé que les micro-organismes figurant dans l'avis ne satisfont pas aux critères énoncés à l'alinéa 64*c*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, puisqu'ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion

D'après les renseignements disponibles, il est conclu que ces micro-organismes ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Le résumé du rapport d'évaluation préalable de même que des renseignements supplémentaires sur l'approche d'évaluation concernant les micro-organismes présentant un danger faible inscrits sur la *Liste intérieure* sont accessibles à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

[49-1-o]

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Chatham-Kent Police Service as a fingerprint examiner:

Gary Scoyne

Ottawa, November 25, 2013

KATHY THOMPSON
Assistant Deputy Minister
Law Enforcement and Policing Branch

[49-1-o]

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

CODE CRIMINEL

Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination de la personne suivante du service de police de Chatham-Kent à titre de préposé aux empreintes digitales :

Gary Scoyne

Ottawa, le 25 novembre 2013

La sous-ministre adjointe
Secteur de la police et de l'application de la loi
KATHY THOMPSON

[49-1-o]

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at October 31, 2013

(Millions of dollars) Unaudited

ASSETS			LIABILITIES AND EQUITY		
Cash and foreign deposits		4.0	Bank notes in circulation		63,695.5
Loans and receivables			Deposits		
Securities purchased under resale agreements	—		Government of Canada	23,687.8	
Advances to members of the Canadian Payments Association	—		Members of the Canadian Payments Association	337.4	
Advances to governments	—		Other deposits	1,169.9	
Other receivables	7.4				25,195.1
		7.4	Liabilities in foreign currencies		
Investments			Government of Canada	—	
Treasury bills of Canada	22,702.3		Other	—	
Government of Canada bonds	66,373.8				—
Other investments	332.1		Other liabilities		
		89,408.2	Securities sold under repurchase agreements	—	
Property and equipment		221.1	Other liabilities	576.7	
					576.7
Intangible assets		54.5			89,467.3
Other assets		204.1	Equity		
			Share capital	5.0	
			Statutory and special reserves	125.0	
			Available-for-sale reserve	302.0	
			Actuarial gains reserve	—	
			Retained earnings	—	
					432.0
		89,899.3			89,899.3

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, November 21, 2013

S. VOKEY
Chief Accountant and Chief Financial Officer

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, November 21, 2013

STEPHEN S. POLOZ
Governor

[49-1-o]

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 31 octobre 2013

(En millions de dollars) Non audité

ACTIF			PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Encaisse et dépôts en devises		4,0	Billets de banque en circulation		63 695,5
Prêts et créances			Dépôts		
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	—		Gouvernement du Canada	23 687,8	
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements	—		Membres de l'Association canadienne des paiements	337,4	
Avances aux gouvernements	—		Autres dépôts	1 169,9	
Autres créances	7,4				25 195,1
		7,4	Passif en devises étrangères		
			Gouvernement du Canada	—	
			Autre	—	
Placements					—
Bons du Trésor du Canada	22 702,3		Autres éléments de passif		
Obligations du gouvernement du Canada	66 373,8		Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—	
Autres placements	332,1		Autres éléments de passif	576,7	
		89 408,2			576,7
Immobilisations corporelles		221,1			89 467,3
Actifs incorporels		54,5	Capitaux propres		
Autres éléments d'actif		204,1	Capital-actions	5,0	
			Réserve légale et réserve spéciale	125,0	
			Réserve d'actifs disponibles à la vente	302,0	
			Réserve pour gains actuariels	—	
			Bénéfices non répartis	—	
					432,0
		89 899,3			89 899,3

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 21 novembre 2013

Le comptable en chef et chef des finances
S. VOKEY

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada.*

Ottawa, le 21 novembre 2013

Le gouverneur
STEPHEN S. POLOZ

[49-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered electoral district association

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the "New Brunswick Southwest Federal Green Party Association" is deregistered, effective December 31, 2013.

November 27, 2013

SYLVAIN DUBOIS
Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing

[49-1-o]

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 19 octobre 2013.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'une association de circonscription enregistrée

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « New Brunswick Southwest Federal Green Party Association » est radiée. La radiation prend effet le 31 décembre 2013.

Le 27 novembre 2013

Le sous-directeur général des élections
Financement politique
SYLVAIN DUBOIS

[49-1-o]

COMMISSIONS

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

"Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(*a*) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(*a*) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*."

COMMISSIONS

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)*a*) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)*a*) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
118819978RR0001	BROOKLYN UNITED BAPTIST CHURCH, YARMOUTH, N.S.
118820364RR0001	BROWNSVILLE PASTORAL CHARGE, BROWNSVILLE, ONT.
118828227RR0001	CANADA CENTRAL ASSOCIATION OF BAPTIST CHURCHES, CARLETON PLACE, ONT.
118862432RR0001	CHURCH OF THE APOSTLES, TORONTO, ONT.
118957265RR0001	HIGH PARK BAPTIST CHURCH, TORONTO, ONT.
119030088RR0001	FELLOWSHIP OF EVANGELICAL BAPTIST CHURCHES - MID-CANADA REGION, PORTAGE LA PRAIRIE, MAN.
119057024RR0001	NEW WESTMINSTER VETERANS' MEMORIAL LODGE SOCIETY, NEW WESTMINSTER, B.C.
119064012RR0001	OAK BAY UNITED BAPTIST CHURCH, OAK BAY, N.B.
119133007RR0001	SALEM UNITED CHURCH, COLBORNE, ONT.
119147015RR0001	S.F.D.C.I. STAFF BURSARY AWARDS, SMITHS FALLS, ONT.
119155075RR0001	SOCIETY OF ST. LOUIS, CANADA, SARNIA, ONT.
119223758RR0506	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS-CATARAQUI BRANCH, GLENBURIE, ONT.
121491807RR0018	35 (SYDNEY) MEDICAL COMPANY (35 MED COY SYDNEY), SYDNEY, N.S.
129892659RR0012	COMMUNITY OF CHRIST BOTHWELL CONGREGATION, BOTHWELL, ONT.
132461666RR0001	MARGARET WILSON EATON TRUST, TORONTO, ONT.
132506783RR0001	ST. ANDREW'S ANGLICAN CHURCH, TILLBURY, ONT.
134961101RR0001	CITY OF NIAGARA FALLS BOARD OF MUSEUMS, NIAGARA FALLS, ONT.
138525746RR0001	NOUVEAU REGARD (GROUPE D'ENTRAIDE POUR PERSONNES SÉPARÉES OU DIVORCÉES, BAIE-COMEAU (QC)
139460521RR0001	GROUPE GUIDE ET SCOUT ST-SÉBASTIEN (DISTRICT DE ST-JEAN), BOUCHERVILLE (QC)
140036724RR0001	THE PARATHETRIS (EDWARD J. R. JACKMAN) FOUNDATION, TORONTO, ONT.
800916694RR0001	OVARIAN CANCER AWARENESS & TREATMENT IN SASKATCHEWAN CORP., REGINA, SASK.
808588743RR0001	ATLANTIC PALLOTTI SOCIETY, RIVERVIEW, N.B.
819342494RR0001	FONDATION GRÉGOIRE DORÉLIEN DORÉ, MONTRÉAL (QC)
824467856RR0001	GORD BAMFORD CHARITABLE FOUNDATION, RED DEER, ALTA.
826019226RR0001	KALEO CHURCH, MISSISSAUGA, ONT.
827882812RR0001	MARY KORDYBAN FOUNDATION, PRINCE GEORGE, B.C.
832911762RR0001	BULKLEY VALLEY CHRISTIAN FELLOWSHIP SOCIETY, SMITHERS, B.C.
833913486RR0001	EXCEED ALL EXPECTATIONS, OTTAWA, ONT.
837046549RR0001	NORTHUMBERLAND READ CENTRE, COBOURG, ONT.
839483054RR0001	LIFEHOUSE CHRISTIAN CHURCH, VANCOUVER, B.C.
843947763RR0001	KEN LINCOLN ANGELS OF LIGHT SOCIETY, ABBOTSFORD, B.C.
844429167RR0004	UCLUELET DISASTER RELIEF SOCIETY, UCLUELET, B.C.
853234011RR0001	NICKEL-A-DRINK FOR ADDICTIONS AND MENTAL HEALTH RESEARCH FOUNDATION, VICTORIA, B.C.
855433942RR0001	VANCOUVER VOICES SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
855751004RR0001	THE JOHNNY BOWER FOUNDATION, CONCORD, ONT.
859556730RR0001	HUNT CLUB / RIVERSIDE COMMUNITY SERVICES CENTRE INC., OTTAWA, ONT.
861302198RR0001	GESTION OSCAR-CANTIN, QUÉBEC (QC)
861464485RR0001	CENTRE DE SOUTIEN AU DEUIL PÉRINATAL, SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES (QC)
862853751RR0001	LEGACY LANDS CONSERVATION SOCIETY (LLC), EDMONTON, ALTA.
863425666RR0001	THE DAVID AND AURELIA GOLD FAMILY FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
863581955RR0001	ST. VINCENT DE PAUL PHILIPPINES, PETERBOROUGH, ONT.
869925826RR0001	LES AMIS COMPATISSANTS DU QUÉBEC, SECTION SEPT-ÎLES/PORT-CARTIER, SEPT-ÎLES (QC)
870043007RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHA'IS OF THE DISTRICT OF LANTZVILLE, LANTZVILLE, B.C.
870323961RR0001	CAYUGA LIONS COMMUNITY HALL CORPORATION, SELKIRK, ONT.
876388406RR0001	SOLID ROCK EVANGEL CHURCH OF EDMONTON, EDMONTON, ALTA.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
879021525RR0001	ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE LA PORTE D'ESPÉRANCE, QUÉBEC (QC)
879146124RR0001	FLINTON COMMUNITY POLICING COMMITTEE INC., FLINTON, ONT.
880618947RR0001	TEAMSTERS FREIGHT TRANSPORTATION MUSEUM AND ARCHIVES SOCIETY, DELTA, B.C.
881664502RR0001	THE HERB MILLER MEMORIAL FUND, DURHAM, ONT.
887202398RR0001	FAMILY SERVICE FOUNDATION, EDMONTON, ALTA.
887997831RR0001	ABBEYFIELD HOUSES SOCIETY (L2000), COQUITLAM, B.C.
888441649RR0001	AMABILE SINGERS OF NEPEAN, OTTAWA, ONT.
889162228RR0001	ASSOCIATION DES BÉNÉVOLES DU CENTRE LE ROYER, ANJOU (QC)
889257473RR0001	WILLIAM & EDITH GOLDING MEMORIAL FUND 14671001, TORONTO, ONT.
889328613RR0001	CITY CONGREGATIONAL FELLOWSHIP, ANCASTER, ONT.
890355571RR0001	INTERNATIONAL COMMITTEE ON ENGLISH IN THE LITURGY, INC., WASHINGTON, WASH., UNITED STATES
891536120RR0001	COMMUNITY CHAPLAINCY CHARITABLE ORGANIZATION, SURREY, B.C.
891859860RR0001	D. A. R. E. (DRUG ABUSE RESISTANCE EDUCATION) HALTON, OAKVILLE, ONT.
892032772RR0001	THE DELIVERANCE CATHEDRAL, MITCHELL, ONT.
892734369RR0001	LEGION MEMORIAL GARDEN, CHATHAM, ONT.
896605052RR0001	TRAUMA/ABUSE RECOVERY FOR ADULT SURVIVORS VISION INC., McCREARY, MAN.
896692712RR0001	CAREWORKS INC., STITTSVILLE, ONT.
897372025RR0001	NORTH SHORE CREDIT UNION CHARITABLE FOUNDATION, NORTH VANCOUVER, B.C.
898063730RR0001	BOWEN YOUTH CENTRE, BOWEN ISLAND, B.C.
898538913RR0001	FRIENDS OF THE DUNDAS PUBLIC LIBRARY, DUNDAS, ONT.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[49-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1er avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATION

The following application was posted on the Commission's Web site between November 22, 2013, and November 28, 2013:

Conestoga College Communications Corporation
Kitchener/Paris, Ontario
2013-1628-2
Amendment to technical parameters for CJIQ-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: January 9, 2014

[49-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDE DE LA PARTIE 1

La demande suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 22 novembre 2013 et le 28 novembre 2013 :

Conestoga College Communications Corporation
Kitchener/Paris (Ontario)
2013-1628-2
Modification des paramètres techniques de CJIQ-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 9 janvier 2014

[49-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

2013-629 *November 26, 2013*

Points Eagle Radio Inc.
Sarnia, Ontario

Approved — Application to renew the broadcasting licence for the Native Type B radio station CKCI-FM Sarnia.

2013-631 *November 27, 2013*

Rogers Broadcasting Limited
Squamish, British Columbia

Approved — Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial radio station CISQ-FM Squamish.

2013-633 *November 27, 2013*

Various licensees
Atlantic Provinces, Quebec and Ontario

Renewed — Broadcasting licences for the terrestrial broadcasting distribution undertakings listed in the appendix to the decision, from September 1, 2014, to August 31, 2015.

2013-634 *November 28, 2013*

O.K. Creek Radio Station Inc.
Okanese First Nation, Saskatchewan

Approved — Application to renew the broadcasting licence for the community radio station CHXL-FM Okanese First Nation.

2013-635 *November 28, 2013*

Canadian Broadcasting Corporation
Yellowknife, Northwest Territories

Approved — Application to change the authorized contours of the radio programming undertaking CFYK-FM Yellowknife.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

2013-629 *Le 26 novembre 2013*

Points Eagle Radio Inc.
Sarnia (Ontario)

Approuvé — Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio autochtone de type B CKCI-FM Sarnia.

2013-631 *Le 27 novembre 2013*

Rogers Broadcasting Limited
Squamish (Colombie-Britannique)

Approuvé — Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CISQ-FM Squamish.

2013-633 *Le 27 novembre 2013*

Divers titulaires
Les provinces atlantiques, le Québec et l'Ontario

Renouvelé — Licences de radiodiffusion des entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres énoncées à l'annexe de la décision, du 1er septembre 2014 au 31 août 2015.

2013-634 *Le 28 novembre 2013*

O.K. Creek Radio Station Inc.
Okanese First Nation (Saskatchewan)

Approuvé — Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire CHXL-FM Okanese First Nation.

2013-635 *Le 28 novembre 2013*

Société Radio-Canada
Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)

Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de l'entreprise de programmation de radio CFYK-FM Yellowknife.

2013-639 *November 29, 2013*

Radio Chalom
Montréal, Quebec

Approved — Application to renew the broadcasting licence for the religious radio station CJRS Montréal.

2013-640 *November 29, 2013*

Cogeco Diffusion Acquisitions inc.
Longueuil, Quebec

Approved — Application to change the authorized contours of the French-language specialty commercial radio station CHMP-FM Longueuil.

2013-641 *November 29, 2013*

Cogeco Diffusion Acquisitions inc.
Montréal, Quebec

Approved — Application by Cogeco Diffusion Acquisitions inc. (Cogeco) to change the authorized contours of the English-language radio station CKBE-FM Montréal.

2013-642 *November 29, 2013*

Rogers Communications Inc., on behalf of Mountain Cablevision Limited and Fido Solutions Inc., to be partners in a general partnership carrying on business as Rogers Communications Partnership
Across Canada

Approved — Application for authority to effect a corporate reorganization.

2013-643 *November 29, 2013*

TELUS Communications Company/Société TELUS Communications
Across Canada

Approved — Request to certify the TELUS Fund as an independent production fund.

Denied — Request to spend 8% of contributions to the TELUS Fund on administration during the first three years of operation.

Denied — Request to transfer unpaid contributions to independent production funds to the TELUS Fund.

[49-1-o]

2013-639 *Le 29 novembre 2013*

Radio Chalom
Montréal (Québec)

Approuvé — Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio à caractère religieux CJRS Montréal.

2013-640 *Le 29 novembre 2013*

Cogeco Diffusion Acquisitions inc.
Longueuil (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio commerciale de formule spécialisée de langue française CHMP-FM Longueuil.

2013-641 *Le 29 novembre 2013*

Cogeco Diffusion Acquisitions inc.
Montréal (Québec)

Approuvé — Demande de Cogeco Diffusion Acquisitions inc. (Cogeco) en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio de langue anglaise CKBE-FM Montréal.

2013-642 *Le 29 novembre 2013*

Rogers Communications Inc., au nom de Mountain Cablevision Limited et de Fido Solutions Inc., devant être associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Rogers Communications Partnership
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir l'autorisation de procéder à une réorganisation intrasociété.

2013-643 *Le 29 novembre 2013*

TELUS Communications Company/Société TELUS Communications
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue de reconnaître le Fonds TELUS comme un fonds de production indépendant certifié.

Refusé — Demande en vue de consacrer à l'administration du Fonds TELUS 8 % des contributions au cours des trois premières années d'exploitation.

Refusé — Demande en vue d'acheminer au Fonds TELUS les contributions impayées aux fonds de production indépendants.

[49-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

Teck Metals Ltd.

By an application dated November 28, 2013, Teck Metals Ltd. (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 600 MWh of firm energy and up to 1 850 GWh of interruptible energy annually for a period of 10 years. The Applicant, or its

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

Teck Metals Ltd.

Teck Metals Ltd. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 28 novembre 2013 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à un total de 600 MWh par année d'énergie garantie et jusqu'à un total de 1 850 GWh par

affiliates, has an interest in the following generation or transmission facility in Canada: Waneta Generating Station, Trail, British Columbia.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that the application be designated for a licensing procedure. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at Teck Metals Ltd., 25 Aldridge Avenue, Trail, British Columbia, and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by December 28, 2013.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board is interested in the views of submitters with respect to

(*a*) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported; and

(*b*) whether the Applicant has

(i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by January 12, 2014.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board at 403-292-4800 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

SHERI YOUNG
Secretary

[49-1-o]

année d'énergie interruptible pendant une période de 10 ans. Le demandeur, directement ou par l'entremise de ses sociétés affiliées, détient une participation dans l'installation de production ou de transport suivante au Canada : Waneta Generating Station, Trail (Colombie-Britannique).

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil que la demande soit désignée pour un processus de délivrance de permis. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés à l'adresse suivante : Teck Metals Ltd., 25 Aldridge Avenue, Trail (Colombie-Britannique), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l'adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 28 décembre 2013.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office s'intéressera aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;

b) si le demandeur :

(i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 12 janvier 2014.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-292-4800 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
SHERI YOUNG

[49-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

THE CANADIAN TRANSIT COMPANY

ANNUAL MEETING

Notice is hereby given that the annual meeting of shareholders of The Canadian Transit Company will be held at the offices of The Detroit International Bridge Company, 12225 Stephens Road, Warren, Michigan, on Tuesday, December 17, 2013, at 3 p.m., for the purpose of electing directors of the Company and for the transaction of any other business authorized or required to be transacted by the shareholders.

Windsor, November 7, 2013

DAN STAMPER
President

[47-4-o]

CMFG LIFE INSURANCE COMPANY

RELEASE OF ASSETS

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the "Act"], notice is hereby given that CMFG Life Insurance Company (formerly CUNA Mutual Insurance Society) intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) on or after January 6, 2014, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of CMFG Life Insurance Company's insurance business in Canada opposing that release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca, on or before January 6, 2014.

November 23, 2013

CMFG LIFE INSURANCE COMPANY

[47-4-o]

EQUITABLE BANK

DESIGNATED OFFICE FOR THE SERVICE OF ENFORCEMENT NOTICES

Notice is hereby given, in compliance with the *Support Orders and Support Provisions (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations* made under the *Bank Act* (Canada), that the following additional office has been designated by Equitable Bank for the purposes of service of enforcement notices in the province of Quebec: 3333 Graham Boulevard, Suite 604, Mont-Royal, Quebec H3R 3L5.

November 30, 2013

EQUITABLE BANK

[48-4-o]

AVIS DIVERS

THE CANADIAN TRANSIT COMPANY

ASSEMBLÉE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée annuelle des actionnaires de The Canadian Transit Company se tiendra aux bureaux de la Detroit International Bridge Company, situés au 12225 Stephens Road, Warren, Michigan, le mardi 17 décembre 2013, à 15 h, afin d'élire les administrateurs de la compagnie et de délibérer sur toutes les questions soulevées par les actionnaires ou approuvées par ceux-ci.

Windsor, le 7 novembre 2013

Le président
DAN STAMPER

[47-4]

CMFG LIFE INSURANCE COMPANY

LIBÉRATION D'ACTIF

Conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné que CMFG Life Insurance Company (anciennement La Société d'Assurance CUNA Mutuelle) a l'intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 6 janvier 2014 ou après cette date, afin de libérer l'actif qu'elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur de CMFG Life Insurance Company concernant les opérations au Canada de cette dernière qui s'oppose à cette libération est invité à faire acte d'opposition auprès de la Division de la législation et des approbations du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), soit par la poste à l'adresse 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l'adresse approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 6 janvier 2014.

Le 23 novembre 2013

CMFG LIFE INSURANCE COMPANY

[47-4-o]

BANQUE ÉQUITABLE

BUREAU DÉSIGNÉ POUR LA SIGNIFICATION DES AVIS D'EXÉCUTION

Avis est par les présentes donné, conformément au *Règlement sur les ordonnances alimentaires et les dispositions alimentaires (banques et banques étrangères autorisées)*, adopté en vertu de la *Loi sur les banques* (Canada), que le bureau sis au 3333, boulevard Graham, bureau 604, Mont-Royal (Québec) H3R 3L5, a été désigné comme autre bureau aux fins de la signification des avis d'exécution dans la province de Québec.

Le 30 novembre 2013

BANQUE ÉQUITABLE

[48-4-o]

NOVA SCOTIA REVIEW BOARD

ORDER IN COUNCIL AND RULES OF PROCEDURE

The Lieutenant Governor in Council, on the Report and Recommendation of the Minister of Justice dated September 25, 2013, and pursuant to subsection 672.44(1) of Chapter C-46 of the *Revised Statutes of Canada, 1985*, the *Criminal Code* (Canada), is pleased to approve the Rules of Practice and Procedure before the Nova Scotia Review Board for publication in the *Canada Gazette*, in the form set forth in Schedule "A" attached to and forming part of the Report and Recommendation.

Recommended by ROSS LANDRY
Attorney General

Concurred by DAVID DARROW
Clerk of the Executive Council

Approved and ordered September 25, 2013

JOHN JAMES GRANT
Lieutenant Governor

SCHEDULE A

RULES OF PRACTICE AND PROCEDURE

1. Purpose

1.1. The purpose of these Rules of Practice and Procedure ("Rules") is to set out the practices and procedures to be followed in proceedings of the Nova Scotia Review Board held under Part XX.1 of the *Criminal Code*, c. C-46, R.S.C., 1985.

1.2. These Rules are in addition to the processes, procedures and requirements set out in Part XX.1 of the *Criminal Code*, and in the event of any conflict between these Rules and the *Criminal Code*, the *Criminal Code* prevails.

1.3. The *Criminal Code* states in subsection 672.5(2) that a hearing may be conducted in as informal a manner as is appropriate in the circumstances. These Rules are intended to be a guide to provide consistency, fairness, transparency, and to ensure a just and expeditious determination of matters before the Review Board.

1.4. For situations that are not contemplated or set out in the *Criminal Code* or these Rules, the Review Board may determine the procedures to be followed.

2. Definitions

2.1. Terms used in these Rules have the same meaning as defined in the *Criminal Code*, unless otherwise stated.

2.2. In these Rules:

2.2.1. "adjournment" means a situation where the Chairperson of the Review Board orders that a hearing continue on another date;

2.2.2. "annual hearing" means a review of an accused's disposition under section 672.81 of the *Criminal Code*;

COMMISSION D'EXAMEN DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

DÉCRET ET RÈGLES DE PROCÉDURE

Le lieutenant-gouverneur en conseil, selon le rapport et la recommandation du ministre de la Justice, en date du 25 septembre 2013, et conformément au paragraphe 672.44(1) du *Code criminel* du Canada, chapitre C-46 des *Lois révisées du Canada (1985)*, est heureux d'approuver les Règles de pratique et de procédure de la Commission d'examen de la Nouvelle-Écosse aux fins de publication dans la *Gazette du Canada*, dans le format établi à l'annexe « A » ci-jointe qui fait partie du rapport et de la recommandation.

Recommandé par ROSS LANDRY
Le procureur général

Accepté par DAVID DARROW
Le greffier du Conseil exécutif

Approuvé et ordonné le 25 septembre 2013

JOHN JAMES GRANT
Le lieutenant-gouverneur

ANNEXE A

RÈGLES DE PRATIQUE ET DE PROCÉDURE

1. But

1.1. Les présentes Règles de pratique et de procédure (« Règles ») visent à établir les pratiques et les procédures à suivre lors des délibérations de la Commission d'examen de la Nouvelle-Écosse en vertu de la partie XX.1 du *Code criminel*, ch. C-46, L.R.C., 1985.

1.2. Les présentes Règles s'ajoutent aux processus, aux procédures et aux exigences stipulés à la partie XX.1 du *Code criminel*, et en cas de conflit entre les présentes Règles et le *Code criminel*, le *Code criminel* prévaut.

1.3. Le *Code criminel* prévoit, au paragraphe 672.5(2), qu'une audience peut être tenue d'une manière aussi informelle que possible, compte tenu des circonstances. Les présentes Règles ont pour objectif d'aider à assurer la cohérence, l'équité et la transparence, et de garantir un règlement juste et expéditif des questions dont la Commission d'examen est saisie.

1.4. Pour les situations qui ne sont pas envisagées ou prévues par le *Code criminel* ou les présentes Règles, la Commission d'examen peut déterminer les procédures à suivre.

2. Définitions

2.1. Les termes utilisés dans les présentes Règles ont la même signification que dans le *Code criminel*, à moins d'indication contraire.

2.2. Dans les présentes Règles :

2.2.1. « ajournement » signifie une situation dans laquelle le président de la Commission d'examen ordonne qu'une audience se poursuive à une date ultérieure;

2.2.2. « audience annuelle » signifie l'examen d'une décision prise à l'endroit d'un accusé en vertu de l'article 672.81 du *Code criminel*;

2.2.3. "hearing" includes any hearing held under Part XX.1 of the *Criminal Code*;

2.2.4. "parties" means the persons listed in section 672.1 of the *Criminal Code.*

3. Practice Directions from the Review Board

3.1. The Review Board may from time to time issue a practice direction or guide for proceedings before the Review Board. All practice directions or guidelines shall be signed by the Chairperson of the Review Board, and published in the Nova Scotia Barristers' Society InForum.

4. Non-Compliance

4.1. In the event there is a failure to comply with these Rules, this does not render a hearing or matter before the Review Board a nullity, and the Review Board may set aside the non-compliance in whole or in part.

5. Language/Interpreters

5.1. The Review Board may provide an interpreter at the request of a party or if it appears that the accused or any witness at the hearing requires assistance to participate meaningfully in the hearing, in circumstances where the Board finds it necessary and where it is reasonably practicable.

6. Time

6.1. The computation of time under these Rules shall be in accordance with the *Interpretation Act*, R.S.N.S., 1989, c. 235.

6.2. The Chairperson of the Review Board may extend or abridge any time prescribed by these Rules.

7. Time and Place of Hearing

7.1. The Chairperson of the Review Board shall set the date, time and place of all hearings or other matters before the Review Board.

8. Notices

8.1. The Review Board will give all parties thirty (30) days' notice of an annual hearing and as much notice as is practicable for all other hearings.

8.2. In addition to the parties set out in section 672.1 of the *Criminal Code*, the Review Board will provide a notice of hearing to the parents of an accused young person under the *Youth Criminal Justice Act*, c. 1, S.C., 2002; the counsel for the accused; the Crown Prosecutor representing the Attorney General and any victim who has requested notice of the hearings.

8.3. The Review Board may, if practical, provide notice of a hearing by mail, facsimile, or by electronic mail. If it is not practical to provide notice of a hearing by any of these methods, oral notification of a hearing or change of hearing constitutes notice of the hearing.

2.2.3. « audience » comprend toute audience en vertu de la partie XX.1 du *Code criminel*;

2.2.4. « parties » signifie les personnes indiquées à l'article 672.1 du *Code criminel*.

3. Instructions relatives à la pratique de la Commission d'examen

3.1. La Commission d'examen peut, de temps à autre, émettre une instruction ou une directive relative à la pratique pour les délibérations de la Commission d'examen. Toutes les instructions ou directives relatives à la pratique doivent être signées par le président de la Commission d'examen et être publiées dans l'InForum de la Nova Scotia Barristers' Society (association des avocats de la Nouvelle-Écosse).

4. Non-conformité

4.1 La non-conformité aux présentes Règles ne frappe pas de nullité une audience ou une affaire devant la Commission d'examen, et la Commission d'examen peut mettre de côté complètement ou partiellement la non-conformité.

5. Langue/Interprètes

5.1. La Commission d'examen peut fournir un interprète à la demande d'une partie ou s'il semble que l'accusé ou tout témoin à une audience ait besoin d'aide pour participer utilement à l'audience, dans des circonstances où la Commission le juge nécessaire et lorsque cela est raisonnablement faisable.

6. Temps imparti

6.1. Le calcul du temps imparti en vertu des présentes Règles doit être conforme à l'*Interpretation Act* (loi d'interprétation), R.S.N.S., 1989, ch. 235.

6.2. Le président de la Commission d'examen peut prolonger ou abréger le temps imparti prescrit par les présentes Règles.

7. Heure et lieu de l'audience

7.1. Le président de la Commission d'examen doit établir la date, l'heure et le lieu de toutes les audiences ou de toute autre affaire dont la Commission d'examen est saisie.

8. Avis

8.1. La Commission d'examen donnera à toutes les parties un préavis de trente (30) jours pour une audience annuelle et un préavis aussi long que possible pour toutes les autres audiences.

8.2. Outre les parties citées à l'article 672.1 du *Code criminel*, la Commission d'examen fournira un avis d'audience aux personnes suivantes : les parents d'un adolescent accusé en vertu de la *Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents*, ch. 1, L.C., 2002; l'avocat de l'accusé; le procureur de la Couronne représentant le Procureur général et toute victime qui a demandé à être avisée des audiences.

8.3. La Commission d'examen peut, si c'est possible, fournir un avis d'audience par la poste, par télécopieur ou par courriel. S'il est impossible de fournir un avis d'audience par l'une de ces méthodes, un avis verbal d'audience ou de changement d'audience constitue un avis d'audience.

9. Counsel

9.1. All parties have the right to be represented by counsel at a hearing.

9.2. If an accused has counsel, the Review Board should be informed of the name and address of counsel not less than ten (10) days prior to the hearing date.

10. Evidence, Documents and Authorities

10.1. Disposition information in the form of written documents to be considered by the Review Board will be submitted to the Review Board for distribution to all parties, no later than ten (10) days prior to the date of a hearing.

10.2. The Review Board will provide all disposition information submitted to all parties as early as possible.

10.3. The hospital clinical record for the accused may be disposition information within the meaning of subsection 672.51(1) of the *Criminal Code*, and shall be made available for timely inspection by all parties prior to the date of the hearing, but no later than ten (10) days prior to the hearing date.

10.4. Any party intending to rely upon evidence of an expert witness, who is external to the East Coast Forensic Hospital, shall provide every party and the Review Board a report signed by the expert, setting out his/her name, address, qualifications, and the substance of his/her proposed testimony not less than ten (10) days prior to the hearing.

10.5. Any party wishing to examine or cross examine the author of a report or disposition information must take all available steps to ensure that the witness will be present at the hearing.

11. Early Review

11.1. When a hospital requests an early review, an updated hospital report should be submitted to the Review Board and the parties no later than ten (10) days prior to the hearing.

12. Lengthy Hearings

12.1. If any party has reasonable grounds to believe that a hearing will take more than two hours or will be unusually complex, the Review Board shall be advised by that party as soon as practicable.

12.2. When the Review Board receives notice that a hearing is expected to take longer than two hours or may be unusually complex, the Review Board may request that the parties participate in a pre-hearing conference to determine the issues and appropriate amount of time required for the hearing.

13. Adjournments

13.1. Where a party requests an adjournment of a hearing and all parties do not consent to the adjournment or rescheduling, the issue shall be determined by the Review Board at the outset of the scheduled hearing, or at another time determined by the Review Board.

9. Avocat

9.1. Toutes les parties ont le droit d’être représentées à une audience par un avocat.

9.2. Si un accusé a un avocat, la Commission d’examen doit être informée de son nom et de son adresse au moins dix (10) jours avant la date de l’audience.

10. Preuve, documents et autorités

10.1. Les renseignements décisionnels sous forme de documents écrits qui doivent être étudiés par la Commission d’examen seront soumis à la Commission d’examen, en vue d’être distribués à toutes les parties, au moins dix (10) jours avant la date de l’audience.

10.2. La Commission d’examen fournira tous les renseignements décisionnels soumis à toutes les parties le plus tôt possible.

10.3. Le dossier de traitement clinique hospitalier de l’accusé peut être considéré comme renseignements décisionnels en vertu de la signification du paragraphe 672.51(1) du *Code criminel*, et doit être mis à la disposition de toutes les parties pour un examen en temps voulu avant la date de l’audience, mais au moins dix (10) jours avant la date de l’audience.

10.4. Toute partie qui a l’intention de s’appuyer sur le témoignage d’un témoin expert ne travaillant pas à l’East Coast Forensic Hospital doit fournir à chaque partie et à la Commission d’examen un rapport signé par l’expert, indiquant son nom, son adresse, sa qualification et la teneur du témoignage proposé au moins dix (10) jours avant l’audience.

10.5. Toute partie souhaitant interroger ou contre-interroger l’auteur d’un rapport ou de renseignements décisionnels doit prendre toutes les mesures à sa disposition pour s’assurer que le témoin sera présent à l’audience.

11. Examen anticipé

11.1. Lorsqu’un hôpital demande un examen anticipé, un rapport d’hôpital actualisé doit être soumis à la Commission d’examen et aux parties au moins dix (10) jours avant l’audience.

12. Longues audiences

12.1. Si une partie a des motifs raisonnables de croire qu’une audience prendra plus de deux heures ou sera exceptionnellement complexe, cette partie doit en aviser la Commission d’examen le plus tôt possible.

12.2. Lorsque la Commission d’examen reçoit un avis indiquant qu’une audience pourrait prendre plus de deux heures ou être exceptionnellement complexe, elle peut demander que les parties participent à une conférence préparatoire à l’audience pour déterminer les questions à étudier et la durée appropriée de l’audience.

13. Ajournements

13.1. Lorsqu’une partie demande l’ajournement d’une audience et que toutes les parties ne consentent pas à l’ajournement ou au report de l’audience, la question doit être réglée par la Commission d’examen au début de l’audience prévue, ou à tout autre moment déterminé par la Commission d’examen.

14. Fees

14.1. The Review Board is not responsible for the payment of any costs, witness fees, or disbursements which may arise from the preparation of any document or report, or attendance at hearings before the Review Board.

15. Dispositions and Reasons

15.1. The Review Board shall issue a disposition and reasons for the disposition as two separate documents after each hearing, and shall provide them to all parties.

15.2. The Review Board shall issue an interim disposition order immediately after each hearing and shall issue a formal order, with written reasons, within forty-five (45) days of the hearing.

[49-1-o]

14. Frais

14.1. La Commission d'examen n'est pas responsable du paiement de tout coût, de toute indemnité de témoin ou des débours pouvant découler de la préparation de tout document ou rapport, ou de la présence aux audiences de la Commission d'examen.

15. Décisions et motifs

15.1. La Commission d'examen doit rendre sa décision et exposer les motifs de sa décision dans deux documents distincts après chaque audience et doit les fournir à toutes les parties.

15.2. La Commission d'examen doit rendre une ordonnance portant décision intérimaire immédiatement après chaque audience, et doit rendre une ordonnance officielle, avec motifs écrits, dans les quarante-cinq (45) jours suivant l'audience.

[49-1-o]

OMBUDSMAN FOR BANKING SERVICES AND INVESTMENTS

APPLICATION FOR APPROVAL AS AN EXTERNAL COMPLAINTS BODY

Notice is hereby given that the Ombudsman for Banking Services and Investments (OBSI) intends to apply to the Minister of Finance to obtain approval as an external complaints body pursuant to subsection 455.01(1) of the *Bank Act*, its purpose being to deal with complaints made by persons having requested or received products or services from banks that have not been resolved to the satisfaction of those persons.

The external complaints body will carry on business in Canada under the name of Ombudsman for Banking Services and Investments in English and Ombudsman des services bancaires et d'investissement in French, and its head office will be located in Toronto, Ontario.

Any person may submit comments regarding the reputation of the Ombudsman for Banking Services and Investments in writing to the Financial Consumer Agency of Canada, Compliance and Enforcement Branch, 427 Laurier Avenue West, 6th Floor, Ottawa, Ontario K1R 1B9, or by email at ecb@fcac.gc.ca on or before January 27, 2014.

November 20, 2013

OMBUDSMAN FOR BANKING SERVICES AND INVESTMENTS

Note: The publication of this Notice should not be construed as evidence that an applicant has obtained approval. The approval will be dependent upon the normal *Bank Act* (Canada) application review process and the discretion of the Minister of Finance.

[48-4-o]

OMBUDSMAN DES SERVICES BANCAIRES ET D'INVESTISSEMENT

DEMANDE D'APPROBATION EN TANT QU'ORGANISME EXTERNE DE TRAITEMENT DES PLAINTES

Le présent avis a pour but d'annoncer que l'Ombudsman des services bancaires et d'investissement (OSBI) a l'intention de soumettre au ministre des Finances une demande d'approbation en tant qu'organisme externe de traitement des plaintes aux termes du paragraphe 455.01(1) de la *Loi sur les banques*, son but étant d'examiner les réclamations de personnes qui ont demandé ou obtenu des produits ou services de banques qui n'ont pas été résolues à la satisfaction de ces personnes.

L'organisme externe de traitement des plaintes exercera des activités au Canada sous le nom de Ombudsman for Banking Services and Investments en anglais et de Ombudsman des services bancaires et d'investissement en français, et son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

Toute personne peut soumettre des commentaires sur la réputation de Ombudsman des services bancaires et d'investissement par écrit à l'Agence de la consommation en matière financière du Canada, Direction de la conformité et de l'application, 427, avenue Laurier Ouest, 6e étage, Ottawa (Ontario) K1R 1B9, ou par courriel à oetp@acfc.gc.ca au plus tard le 27 janvier 2014.

Le 20 novembre 2013

OMBUDSMAN DES SERVICES BANCAIRES ET D'INVESTISSEMENT

Remarque : La publication de l'avis ne doit pas être interprétée comme une preuve de l'approbation du demandeur. L'approbation dépend du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les banques* (Canada) et est à la discrétion du ministre des Finances.

[48-4-o]

THE ORDER OF ITALO-CANADIANS

CERTIFICATE OF CONTINUANCE

Notice is hereby given, pursuant to subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that The Order of Italo-Canadians ("OIC") intends to apply to the Minister of Finance, on

L'ORDRE DES ITALO-CANADIENS

CERTIFICAT DE PROROGATION

Avis est donné par les présentes que l'Ordre des Italo-Canadiens (« OIC ») a l'intention de demander, le 1er janvier 2014 ou après cette date, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi*

or after January 1, 2014, for approval in writing to apply under the *Canada Not-for-profit Corporations Act* for a certificate of continuance under that Act.

Any person who objects to OIC's discontinuance under the *Insurance Companies Act* (Canada) may submit the objection in writing to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 31, 2013.

Montréal, November 18, 2013

NELLO BORTOLOTTI
President

[48-4-o]

sur les sociétés d'assurances (Canada), l'agrément écrit du ministre des Finances de demander un certificat de prorogation en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif.*

Quiconque s'oppose à la cessation des activités de l'OIC en vertu de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) peut soumettre une objection par écrit au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 31 décembre 2013.

Montréal, le 18 novembre 2013

Le président
NELLO BORTOLOTTI

[48-4-o]

UKRAINIAN CATHOLIC WOMEN'S LEAGUE OF CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that the Ukrainian Catholic Women's League of Canada has changed the location of its head office to the city of Winnipeg, province of Manitoba.

November 26, 2013

SOPHIE MANULAK
President

[49-1-o]

LIGUE DES FEMMES CATHOLIQUES UKRAINIENNES DU CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Ligue des Femmes Catholiques Ukrainiennes du Canada a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Winnipeg, province du Manitoba.

Le 26 novembre 2013

La présidente
SOPHIE MANULAK

[49-1-o]

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED, VANCOUVER BRANCH

RELOCATION OF DESIGNATED OFFICE FOR THE SERVICE OF ENFORCEMENT NOTICES

Notice is hereby given, in compliance with the *Support Orders and Support Provisions (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations*, that United Overseas Bank Limited, Vancouver Branch, has changed its designated office for the purposes of service of enforcement notices, previously located at 650 West Georgia Street, Suite 1680, Vancouver, British Columbia V6B 4N9, to 650 West Georgia Street, Suite 2400, Vancouver, British Columbia V6B 4N9.

November 4, 2013

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED,
VANCOUVER BRANCH

[49-1-o]

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED, SUCCURSALE DE VANCOUVER

CHANGEMENT DE LIEU DU BUREAU DÉSIGNÉ POUR LA SIGNIFICATION DES AVIS D'EXÉCUTION

Avis est donné par les présentes, conformément au *Règlement sur les ordonnances alimentaires et les dispositions alimentaires (banques et banques étrangères autorisées)*, que la succursale de Vancouver de la United Overseas Bank Limited a déménagé son bureau désigné aux fins de la signification des avis d'exécution, auparavant situé au 650, rue West Georgia, bureau 1680, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 4N9. Ce dernier est maintenant situé au 650, rue West Georgia, bureau 2400, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 4N9.

Le 4 novembre 2013

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED,
SUCCURSALE DE VANCOUVER

[49-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of Contents

	Page
Canada Revenue Agency	
Regulations Amending the Income Tax Regulations (Mandatory Electronic Filing — Prescribed Information Returns)	2781
Transport, Dept. of	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II, IV, VI and VII — Private Operators)	2789
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation and Standards 108 and 131)	2857

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

	Page
Agence du revenu du Canada	
Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (production électronique obligatoire — déclarations de renseignements visées)	2781
Transports, min. des	
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV, VI et VII — exploitants privés)	2789
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation et normes 108 et 131)	2857

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Mandatory Electronic Filing — Prescribed Information Returns)

Statutory authority

Income Tax Act

Sponsoring agency

Canada Revenue Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Issue

The *Income Tax Act* (the Act) and the *Income Tax Regulations* (the Regulations) impose various reporting obligations, including the requirement for certain taxpayers to file information returns with the Canada Revenue Agency (CRA) in a specified manner.

Every year the CRA receives a vast amount of data that must be captured and verified against taxpayers' income tax returns. Electronic filing enables the CRA to do this quickly and efficiently. Mandatory electronic filing was first implemented in 1998, when the Regulations were amended to require electronic filing by persons who file more than 500 information returns in a year. While growth in Internet filing was steady, it had not yet reached levels that would enable the CRA to achieve desired savings and efficiencies in the delivery of its programs.

In addition to the above, the existing penalty for not filing as required is considered to be excessive where a large number of the same type of information returns is filed. This is due to the term "information return" not being defined either in the Act or the Regulations. As a result, both individual slips (e.g. *Statement of Remuneration Paid* — T4 slip) and the related summary (e.g. T4 *Summary, Summary of Remuneration Paid*) are included in this term. Although the individual slips and the related summary are filed together, each individual slip is considered to be a separate information return. Therefore, the existing penalty applies to each individual information return not filed in the manner required.

With more businesses using automated tools, and recognizing the cost savings and administrative efficiencies generated by electronic filing, the Government announced, in Budget 2009, that it would expand the mandatory electronic filing requirements to submissions with more than 50 information returns. It also announced that it would introduce a graduated penalty structure with a much lower minimum and maximum penalty that would

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (production électronique obligatoire — déclarations de renseignements visées)

Fondement législatif

Loi de l'impôt sur le revenu

Organisme responsable

Agence du revenu du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Enjeux

La *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi) et le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement) imposent aux contribuables différentes obligations en matière de production de rapports, y compris l'obligation pour certains contribuables de soumettre, selon les modalités prescrites, des déclarations de renseignements à l'Agence du revenu du Canada (ARC).

Chaque année, l'ARC reçoit une grande quantité de renseignements qu'elle doit saisir et comparer aux déclarations d'impôt sur le revenu des contribuables. La production par voie électronique permet à l'ARC de faire cette comparaison avec rapidité et efficacité. La production obligatoire de déclarations par voie électronique a été mise en place pour la première fois en 1998, lors d'une modification au Règlement qui imposa aux personnes soumettant plus de 500 déclarations dans une année l'exigence de produire un tel nombre de déclarations seulement par voie électronique. Bien que la transmission par Internet des déclarations ait connu une augmentation constante, elle n'avait pas encore atteint un niveau qui permettrait à l'ARC de réaliser les économies et le rendement voulus dans le cadre de la prestation de ses programmes.

De plus, la pénalité actuelle qui s'applique lors du défaut de produire selon les modalités prescrites est jugée excessive lorsqu'un nombre important de déclarations de renseignements du même type sont produites. Cela s'explique par l'absence d'une définition de l'expression « déclaration de renseignements » tant dans la Loi que dans le Règlement. Par conséquent, ce terme comprend les feuillets d'information (par exemple l'*État de la rémunération payée* — T4) et le sommaire qui les accompagne (T4 *Sommaire, Sommaire de la rémunération payée*). Même si les feuillets individuels et le sommaire qui les accompagne sont produits ensemble, chaque feuillet individuel est considéré être une déclaration de renseignements distincte. Ceci fait que la pénalité actuelle s'applique à chaque déclaration de renseignements qui n'est pas produite selon les modalités prescrites.

Compte tenu que le nombre d'entreprises qui utilisent des outils informatiques augmente toujours et que la production électronique permet de réaliser des économies et des gains sur le plan de l'efficacité administrative, le Gouvernement a annoncé dans le budget de 2009 que l'exigence de produire par voie électronique s'appliquerait dorénavant aux déclarations comprenant plus de 50 déclarations de renseignements. Il a aussi annoncé qu'une

enable the CRA to enforce the mandatory electronic filing requirements of the Regulations more equitably. These amendments were included in the *Budget Implementation Act, 2009*, which received Royal Assent on March 12, 2009. However, the new graduated penalty provision of the Act is inoperative pending the enactment of the consequential amendments described in this Regulatory Impact Analysis Statement.

The proposed amendments would address the following issues:

- The Regulations currently require information returns to be filed in electronic format when the number of returns to be filed by a person exceeds 500. However, the penalty under the Act is triggered when the number of information returns that are not filed in the manner required by the Regulations is greater than 50.
- The Regulations currently apply to all information returns that are required to be filed under Part II of the Regulations. However, the CRA currently does not have the systems capability to accept certain types of Part II information returns electronically.
- The Regulations currently require information returns to be filed in "an electronic format." This term is ambiguous, meaning that a taxpayer could submit a type of electronic file that the CRA is unable to process.

CRA statistics show that before the 2009 Budget announcement regarding the new penalty, the Internet filing rate for relevant returns was at 20.7%. Since the announcement, the number of submissions received in paper format has declined from 38.6% to 2.8%. For the 2012 taxation year, close to 97% of approximately 95 000 submissions received in respect of relevant returns were filed by Internet.

Objectives

The objectives of this regulatory proposal are to

- enable the implementation of the new graduated penalty structure; and
- expand the scope of mandatory electronic filing to achieve cost savings and increase efficiency.

Description

The proposed amendments to the Regulations would

- reduce the mandatory electronic filing threshold from 500 to 50 information returns;
- prescribe the types of information returns that must be filed electronically (see Appendix A); and
- require that the Internet be used as the method of filing the listed information returns electronically.

The proposed Regulations would apply to information returns required to be filed after 2013.

"One-for-One" Rule

This regulatory proposal is expected to increase administrative costs for some businesses. However, since it relates to tax administration, it is carved out from the application of the "One-for-One" Rule.

pénalité progressive ayant des seuils minimum et maximum beaucoup moins élevés serait mise en place afin de permettre à l'ARC de faire observer les exigences de la production de déclaration par voie électronique de façon plus équitable. La *Loi d'exécution du budget de 2009*, qui a reçu la sanction royale le 12 mars 2009, comprenait les modifications annoncées. Toutefois, la disposition de la Loi touchant la nouvelle pénalité graduée demeurera inopérante tant que les modifications décrites dans ce résumé de l'étude d'impact de la réglementation ne seront pas approuvées.

Les modifications proposées apporteraient une solution aux questions suivantes :

- À l'heure actuelle, le Règlement exige la production par voie électronique lorsque le nombre de déclarations à être produites par une personne dépasse 500. Cependant, la Loi prévoit que la pénalité s'applique dès que le nombre des déclarations de renseignements qui ne sont pas produites selon les modalités prévues au Règlement dépasse 50.
- Le Règlement s'applique présentement à toutes les déclarations de renseignements qui doivent être produites en vertu de la Partie II du Règlement. Toutefois, l'ARC ne dispose pas présentement d'un système capable d'accommoder certains types de déclarations de renseignements de la Partie II par voie électronique.
- Le règlement actuel exige la production de déclarations de renseignements « sous forme électronique ». Ce terme est ambigu, et laisse entendre qu'un contribuable pourrait produire un type de fichier électronique que l'ARC n'est pas en mesure de traiter.

Les statistiques de l'ARC démontrent qu'avant l'annonce du Budget de 2009 concernant la nouvelle pénalité, le taux de production par Internet des déclarations visées était de 20,7 %. Depuis cette annonce, le taux de production de déclarations en version papier est passé de 38,6 % à 2,8 %. Pour l'exercice financier de 2012, près de 97 % des déclarations produites (sur un total se chiffrant à environ 95 000 déclarations visées) ont été produites par Internet.

Objectifs

Les objectifs visés par les modifications proposées sont les suivants :

- Faciliter la mise en œuvre de la pénalité graduelle;
- Étendre le champ d'application de la production électronique obligatoire afin de réaliser des économies de coûts et d'accroître l'efficacité.

Description

Les modifications proposées auraient le résultat suivant :

- de réduire de 500 à 50 déclarations de renseignements le seuil à partir duquel la production des déclarations par voie électronique est obligatoire;
- de déterminer le type de déclarations de renseignements qui doivent être produites par voie électronique (voir l'annexe A);
- de créer l'exigence de produire les déclarations de renseignements visées par voie électronique au moyen d'Internet.

Les modifications proposées s'appliqueraient aux déclarations de renseignements qui doivent être produites après 2013.

Règle du « un pour un »

Cette modification donnera lieu à une augmentation des coûts administratifs pour certaines entreprises. Toutefois, puisqu'elle touche à l'administration de l'impôt, elle est exemptée de l'application de la règle du « un pour un ».

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal as there are no disproportionate costs imposed on small business. This assessment is based on an analysis of the potential incremental impact of this proposal on those few small businesses that are not currently complying with the new mandatory electronic filing requirements.

For the 2012 tax year, the CRA received approximately 45 000 submissions from small businesses in all formats with respect to the types of information returns that will be covered by the proposed amendments that fell within the 51–100 slip range. More than 43 000 of these submissions were made via the Internet, indicating that over 95% of the small business sector is voluntarily complying with the new requirements.

It is anticipated that the possible need to purchase software to convert existing files to an Internet compatible format, as well as related training costs, could result in incremental costs being experienced by slightly fewer than 5% of small businesses that are not currently filing via the Internet (approximately 2 000 businesses). The estimated maximum total annualized average cost for these small businesses is $275,326, or $131 per small business. However, the CRA currently provides any filer with the means to file an unlimited number of the proposed prescribed information returns free of charge. The CRA Web site explains how to easily file a return by using Internet File Transfer (XML) or Web Forms.

The CRA has taken the needs of small businesses into account with the implementation of mandatory electronic filing and has provided much support to help these businesses prepare and comply with the proposed requirements by continuously expanding its E-services and business support initiatives. In addition, at the request of stakeholders, the CRA has delayed the implementation of the new graduated penalty from 2009 so that businesses could prepare for the transition to electronic filing.

Furthermore, based on feedback from stakeholders, the CRA has chosen the Internet as the medium to receive electronic files as it offers the most flexibility and low-cost options for all users, and has not mandated the software to be used.

Rationale

The proposed amendments are required to give effect to the mandatory electronic filing enhancements announced in Budget 2009. When developing the list of types of information returns to which the new penalty would apply, the CRA identified those returns that were most commonly filed in bulk in order to maximize the relief provided by the new penalty structure.

The CRA also looked at the most flexible and accessible method of transferring information electronically and identified the Internet, and its XML format, as the best option. This decision was based on stakeholder input, recent innovations to CRA systems and the fact that the cost of maintaining the infrastructure necessary to receive and process data submitted on CDs and DVDs made the continued use of these media unsustainable. The proposal does not prescribe the type of software to be used for the data conversion in order to allow businesses the greatest flexibility in choosing tools that best meet their needs.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ce projet de règlement puisqu'il n'y aura pas de coûts disproportionnés pour les petites entreprises. Cette évaluation se fonde sur une analyse des incidences possibles de la modification proposée sur un petit nombre de petites entreprises qui ne se conforment pas aux nouvelles exigences de production par voie électronique.

Pour exercice financier de 2012, l'ARC a reçu environ 45 000 déclarations (sur supports divers) en lien avec les types de déclarations de renseignements qui seront visées par la modification proposée et comprenant entre 51 et 100 feuillets. Plus de 43 000 de ces déclarations ont été produites par Internet, ce qui démontre que plus de 95 % des petites entreprises se conforment aux nouvelles exigences de production.

Des coûts additionnels sont envisageables pour les quelques 2 000 petites entreprises (ce qui représente moins que 5 % des petites entreprises au total) qui ne produisent pas leurs déclarations par Internet dans l'éventualité où elles seraient dans l'obligation de se procurer des logiciels pour convertir des fichiers à un support compatible à Internet ou d'investir dans de la formation. Au total, il est prévu que le coût maximum annualisé moyen pour ces petites entreprises serait de 275 326 $, ou 131 $ par petite entreprise. Toutefois, l'ARC fournit à l'heure actuelle à tout déclarant la possibilité de produire gratuitement un nombre illimité des types de déclarations de renseignements qui seront visées par la modification. Le site Internet de l'ARC fournit des explications pour faciliter la production des déclarations en utilisant le Transfert de fichiers par Internet (XML) ou les Formulaires Web.

L'ARC a tenu compte des besoins des petites entreprises lors de la mise en œuvre de la production électronique obligatoire et a fourni un important soutien pour aider ces entreprises à se préparer et à se conformer aux exigences proposées en élargissant constamment la portée de ses services Internet et en multipliant les initiatives de soutien auprès des entreprises. De plus, à la demande des parties intéressées, l'ARC a reporté la mise en œuvre de la nouvelle pénalité progressive introduite en 2009 afin que les entreprises puissent se préparer pour la transition vers la production électronique.

De plus, en se fondant sur la rétroaction des personnes intéressées, l'ARC a choisi Internet pour la réception des fichiers électroniques puisque c'est le moyen qui offre le plus de flexibilité et des options à coût modique pour tous les utilisateurs, et n'a pas imposé de logiciel en particulier.

Justification

Les modifications proposées sont mises de l'avant pour mettre en œuvre les améliorations à la production électronique obligatoire annoncées dans le Budget de 2009. Lors de la préparation de la liste des types de déclarations de renseignements qui feront l'objet de la nouvelle pénalité graduelle, l'ARC a déterminé quelles déclarations étaient le plus souvent produites en bloc de façon à maximiser l'application de la pénalité moins sévère.

L'ARC a également identifié Internet, et le format XML, comme la méthode la plus flexible et la plus accessible pour transférer de l'information électroniquement. L'opinion des intervenants, les innovations récentes aux systèmes d'application de l'ARC et le fait que les coûts du maintien de l'infrastructure nécessaire à la réception et au traitement de l'information soumise sur disque compact et sur DVD rendaient trop dispendieuse l'utilisation prolongée de ces formes de supports sont les facteurs à l'origine de cette décision. Les modifications proposées n'imposent pas un type de logiciel pour la conversion de données afin de permettre aux entreprises la plus grande flexibilité possible dans le choix des outils qui répondent le mieux à leurs besoins.

It is anticipated that businesses that maintain paper-based books and records would have expended approximately the same amount of time filling out paper returns as they will need to enter data into the Web Forms application. However, businesses that use an accounting package or payroll software that compiles the data and generates information returns automatically could see administrative cost savings by filing these returns by Internet.

Although most areas in Canada have broadband coverage where the transfer of information electronically can be done quickly and securely, there are some areas that may not have Internet access. For filers that do not have access to the Internet and that have been assessed a penalty for non-compliance with the electronic filing requirement, the penalty can be waived under the Act's Taxpayer Relief provisions.

There are many benefits to electronic filing:

(1) A reduction in paper consumption: From 2008 to 2012, the amount of paper submitted to the CRA in respect of information returns decreased by over 92% as a direct result of the increased use of electronic filing.

(2) Secure transmission of data: The CRA uses the Secure Sockets Layer (SSL) protocol, which provides a safe passage for the transmission of data and authentication processes by encrypting the information. SSL ensures the privacy of information passing between the filer's browser and CRA Web servers. Filers who send their returns on paper, CDs, or DVDs are open to the risk that their information will be misdirected and received by someone other than the CRA.

The CRA security protocol requires the use of Web access codes (WAC) — an eight-digit number assigned to each filer. The WAC and a business number are used by the business filer for authentication purposes and represent the official signature for filing information returns via the Internet. Internet filing is not allowed unless the CRA has determined that the sender has been properly identified through the use of their individualized WAC.

(3) Convenient and cost effective: Internet filers receive immediate confirmation that their submissions have been received by the CRA. Further, the CRA does not charge a fee to file via the Internet.

The CRA also provides any filer, through its Web Forms program, with the means to manually input their data and file any of the prescribed information returns free of charge. The CRA Web site explains how to easily file a return by using Internet File Transfer (XML) or Web Forms. Internet filers also benefit from reduced mailing, handling and storage costs that are associated with hard media or paper returns.

(4) Improved data integrity: Electronic filing virtually eliminates the possibility of transcription errors by the filer and the CRA, resulting in enhanced data accuracy.

(5) Government cost savings and increased efficiency: Expanding the scope of mandatory electronic filing helps the CRA achieve the desired cost savings regarding the processing of the proposed prescribed information returns and it would also increase efficiencies in the delivery of CRA programs.

Il est raisonnable de penser que les entreprises dont les documents corporatifs sont sur support papier auraient passé environ le même montant de temps à remplir des déclarations sur support papier qu'ils n'auraient passé à alimenter les Formulaires Web. Toutefois, les entreprises qui utilisent un progiciel comptable ou un logiciel de paie capable de compiler des données et de générer des déclarations de renseignements de façon automatique pourraient voir leurs coûts administratifs diminuer en produisant leurs déclarations par Internet.

Même si la plupart des endroits au Canada disposent d'un service à large bande et que le transfert d'information par voie électronique se fait de façon rapide et sûre, il existe certains endroits où l'accès à Internet n'est peut-être pas disponible. Pour les déclarants qui ne disposent pas de l'accès à Internet et qui se sont vus cotiser une pénalité pour non production relative à l'exigence de production électronique, cette pénalité peut faire l'objet d'une renonciation de la part de l'ARC selon les dispositions de la Loi traitant des dispositions d'allégement pour les contribuables.

La production électronique compte de nombreux avantages :

(1) La réduction de la consommation de papier : Entre 2008 et 2012, l'augmentation de la production électronique a fait en sorte que la quantité de papier utilisée dans la production des déclarations de renseignements a diminué de plus de 92%.

(2) La transmission sécurisée de données : L'ARC utilise le protocole SSL (Secure Sockets Layer), qui permet la transmission cryptée de données et de procédés d'authentification par l'encodage de renseignements. Le protocole SSL permet la transmission sécurisée de renseignements entre le fureteur des déclarants et les serveurs Web de l'ARC. Les déclarants qui produisent leurs déclarations sur support papier, au moyen de disques compacts ou de DVD s'exposent au risque que leurs renseignements soient mal dirigés ou aboutissent chez un destinataire autre que l'ARC.

Le protocole de sécurité de l'ARC requiert l'utilisation du Code d'accès Web (CAW) — un numéro à huit chiffres, assigné à chaque déclarant. Le CAW et le numéro d'entreprise (NE), mis à la disposition des entreprises déclarantes pour des fins d'authentification, constituent leur signature officielle pour la production par Internet de déclarations de renseignements. La production par Internet n'est permise que si l'ARC a pu établir que l'expéditeur est bien identifié à l'aide de son CAW personnel.

(3) Pratique et rentable : Les entreprises qui produisent par Internet reçoivent une confirmation immédiate que l'ARC a bien reçu leurs déclarations. De plus, l'ARC n'impose pas de frais pour la production par Internet.

L'ARC, au moyen de ses Formulaires Web, fournit également aux déclarants la possibilité d'entrer manuellement leurs données et de produire gratuitement toute déclaration de renseignements visée par règlement. Le site Web de l'ARC fournit des explications pour faciliter la production de déclarations à l'aide du Transfert de fichiers par Internet (XML) ou les Formulaires Web. Les déclarants Internet réalisent aussi des économies sur les frais liés à la poste, la manutention et l'entreposage liés à des déclarations sur support rigide ou papier.

(4) Amélioration de l'intégrité des données : La production électronique élimine presque entièrement la possibilité d'erreurs de transcription de la part du déclarant ou de l'ARC, permettant une plus grande précision des données.

(5) Économies pour le gouvernement et efficacité accrue : Le fait d'étendre la portée de la production électronique aide l'ARC à atteindre ses objectifs d'économie de coûts liés au traitement des déclarations de renseignements visées tout en augmentant l'efficacité dans la prestation de ses programmes.

Consultation

The mandatory electronic filing requirements and the associated penalty were first announced as part of Budget 2009, and subsequently posted on the Finance Canada Web site. Discussions regarding the new filing requirements were held at that time with various organizations, including The Canadian Payroll Association, Canadian Federation of Independent Business, Canadian Institute of Chartered Accountants, Certified General Accountants Association, Investment Industry Association of Canada and Canadian Chamber of Commerce. None expressed any concerns with the mandatory electronic filing requirement.

The CRA's Web site has included information regarding electronic filing since 2009. In addition, all filing publications for all return types included an announcement and description of the new penalties.

Contact

Ms. Kathleen Butler
Director
Third Party Reporting Division
Canada Revenue Agency
7-8026, 750 Heron Road
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
Telephone: 613-941-5816
Email: Kathleen.Butler@cra-arc.gc.ca

Consultation

Les exigences en matière de production électronique obligatoire et la pénalité qui y est attachée ont d'abord été annoncées dans le budget de 2009, et ensuite publiées sur le site Web du ministère des Finances. À l'époque, des discussions concernant les nouvelles exigences de production ont été menées avec diverses organisations, y compris L'Association canadienne de la paie, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, l'Institut Canadien des Comptables Agréés, l'Association des comptables généraux accrédités, l'Association canadienne du commerce des valeurs mobilières et la Chambre de commerce du Canada. La production électronique obligatoire n'a soulevé aucune inquiétude chez ces organismes.

Le site Web de l'ARC comprend des renseignements concernant la production électronique depuis 2009. De plus, toutes les publications liées à tous les types de déclarations comprenaient l'annonce et la description des nouvelles pénalités.

Personne-ressource

Madame Kathleen Butler
Directrice
Division des déclarations par des tiers
Agence du revenu du Canada
7-8026, 750, chemin Heron
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
Téléphone : 613-941-5816
Courriel : Kathleen.Butler@cra-arc.gc.ca

Appendix A

Name of Information Return	Prepared By
Government Service Contract Payments (T1204)	Federal departments, agencies and Crown corporations
Past Service Pension Adjustment (PSPA) Exempt from Certification (T215)	Registered Pension Plan administrators
Pooled Registered Pension Plan (PRPP) Information Return	Administrators of PRPP (payers or carriers)
Registered Retirement Savings Plans and Registered Retirement Income Funds Non-qualified Investments	Administrators of RRSP and RRIF (payers or carriers)
Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Contribution Information Return	Administrator of RRSP (payers or carriers)
Statement of Amounts Paid or Credited to Non-residents of Canada (NR4)	Payers or Agents
Statement of Benefits (T5007)	Any provincial, territorial, municipal agency, worker's compensation board, or similar person that makes social assistance payments or pays workers compensation
Statement of Canada Pension Plan Benefits [T4A(P)]	Service Canada — CPP Régie des rentes du Québec — QPP
Statement of Contract Payments (T5018)	Individual, partnership, trust or corporations whose primary business activity is contracting
Statement of Distributions from a Retirement Compensation Arrangement (T4A-RCA)	Custodians of an RCA trust

Annexe A

Nom de la déclaration de renseignements	Préparé par
Déclaration annuelle de renseignements compte épargne libre d'impôts (CELI)	Administrateur du CELI (payeurs ou porteurs)
Déclaration de renseignements pour les cotisations au régime enregistré d'épargne-retraite (REER)	Administrateur du REER (payeurs ou porteurs)
Déclaration de renseignements d'un régime de pension agréé collectif (RPAC)	Administrateur du RPAC (payeurs ou porteurs)
État de la prestation universelle pour la garde d'enfants (RC62)	Agence du revenu du Canada
État de la rémunération payée (T4)	Employeurs
État des attributions et des paiements dans le cadre d'un régime de participation des employés aux bénéfices (T4PS)	Employeurs ou payeurs
État des honoraires, des commissions ou d'autres sommes payés à des non-résidents pour services rendus au Canada (T4A-NR]	Employeurs ou payeurs
État des montants attribués d'une convention de retraite (CR) [T4A-RCA]	Dépositaires d'une fiducie de convention de retraite
État des opérations sur titres (T5008)	Négociants ou courtiers en valeurs de titres
État des paiements contractuels (T5018)	Individu, société, fiducie ou société engagés dans les activités de construction

Appendix A — *Continued*

Name of Information Return	Prepared By
Statement of Employee Profit Sharing Plan Allocations and Payments (T4PS)	Employers and Payers
Statement of Employment Insurance and Other Benefits (T4E)	Employment and Social Development Canada
Statement of Farm Support Payments (AGR-1)	Government bodies and producer associations
Statement of Fees, Commissions, or Other Amounts Paid to Non-Residents for Services Rendered in Canada (T4A-NR)	Employers and Payers
Statement of Income From a Registered Retirement Income Fund (RRIF) (T4RIF)	Administrator of RIF (payers or carriers)
Statement of Investment Income (T5)	Employers and Payers
Statement of Old Age Security [T4A(OAS)]	Service Canada
Statement of Pension, Retirement, Annuity and Other Income (T4A)	Payer of other amounts related to employment
Statement of Remuneration Paid (T4)	Employers
Statement of Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Income (T4RSP)	Administrator of RRSP (payers or carriers)
Statement of Securities Transactions (T5008)	Traders or dealers in securities
Statement of Trust Income Allocations and Designations (T3)	Trustees, administrators, liquidators, executors
Tax-free Savings Account Annual (TFSA) Information Return	Administrator of TFSA (payers or carriers)
Universal Child Care Benefit Statement (RC62)	Canada Revenue Agency

Annexe A (*suite*)

Nom de la déclaration de renseignements	Préparé par
États des prestations (T5007)	Tout organisme qui verse des indemnités pour accidents du travail ou des prestations d'assistance sociale
État des prestations d'assurance-emploi et autres prestations (T4E)	Emploi et développement social Canada
État des prestations du Régime de pension du Canada [T4A(P)]	Service Canada — RPC Régie des rentes du Québec — RRQ
État des revenus de fiducie (répartitions et attributions) [T3]	Régisseurs, administrateurs, liquidateurs, exécuteurs testamentaires
État des revenus de placements (T5)	Employeurs et payeurs
État des sommes payées ou créditées à des non-résidents du Canada (NR4)	Payeurs ou agents-payeurs
État du revenu de pension, de retraite, de rente ou d'autres sources (T4A)	Payeurs de sommes autres reliées à l'emploi
État du revenu provenant d'un fonds enregistré de revenu de retraite (T4RIF)	Administrateur du FERR (payeurs ou porteurs)
État du revenu provenant d'un régime enregistré d'épargne-retraite (REER) (T4RSP)	Administrateur du REER (payeurs ou porteurs)
Facteur d'équivalence pour services passés (FESP) exempté d'attestation (T215)	Administrateurs du plan
Paiements contractuels de services du gouvernement (T1204)	Ministères fédéraux, agences et sociétés d'État
Placements non admissibles de régimes enregistrés d'épargne-retraite et fonds enregistrés de revenu de retraite	Administrateur du REER et FERR (payeurs ou porteurs)
Relevé de la sécurité de la vieillesse [T4A(OAS)]	Service Canada
Relevé des paiements de soutien agricole (AGR-1)	Organismes gouvernementaux associations de producteurs

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 221[a] of the *Income Tax Act*[b], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Mandatory Electronic Filing — Prescribed Information Returns)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Denyse Bertrand, Senior Policy Analyst, Legislative Policy Directorate, Canada Revenue Agency, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5 (tel.: 613-957-2079; fax: 613-954-0896; email: Denyse.Bertrand@cra-arc.gc.ca).

Ottawa, November 28, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

[a] S.C. 2007, c. 35, s. 62
[b] R.S., c. 1 (5th Supp.)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 221[a] de la *Loi de l'impôt sur le revenu*[b], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (production électronique obligatoire — déclarations de renseignements visées)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Denyse Bertrand, analyste principale des politiques, Direction de la politique législative, Agence du revenu du Canada, 320 rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0L5 (tél. : 613-957-2079; téléc. : 613-954-0896; courriel : Denyse.Bertrand@cra-arc.gc.ca).

Ottawa, le 28 novembre 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

[a] L.C., 2007, ch. 35, art. 62
[b] L.R., ch. 1 (5[e] suppl.)

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS (MANDATORY ELECTRONIC FILING — PRESCRIBED INFORMATION RETURNS)

AMENDMENT

1. Subsection 205.1(1) of the *Income Tax Regulations*[1] is replaced by the following:

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (PRODUCTION ÉLECTRONIQUE OBLIGATOIRE — DÉCLARATIONS DE RENSEIGNEMENTS VISÉES)

MODIFICATION

1. Le paragraphe 205.1(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*[1] est remplacé par ce qui suit :

205.1 (1) For the purpose of subsection 162(7.02) of the Act, the following types of information returns are prescribed and must be filed by Internet if more than 50 information returns of that type are required to be filed for a calendar year:

Government Service Contract Payments	T1204
Past Service Pension Adjustment (PSPA) Exempt from Certification	T215
Pooled Registered Pension Plan (PRPP) Information Return	
Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Contribution Information Return	
Registered Retirement Savings Plans and Registered Retirement Income Funds Non-qualified Investments	
Statement of Amounts Paid or Credited to Non-residents of Canada	NR4
Statement of Benefits	T5007
Statement of Canada Pension Plan Benefits	T4A(P)
Statement of Contract Payments	T5018
Statement of Distributions from a Retirement Compensation Arrangement (RCA)	T4A-RCA
Statement of Employee Profit Sharing Plan Allocations and Payments	T4PS
Statement of Employment Insurance and Other Benefits	T4E
Statement of Farm-support Payments	AGR-1
Statement of Fees, Commissions, or Other Amounts Paid to Non-residents for Services Rendered in Canada	T4A-NR
Statement of Income from a Registered Retirement Income Fund (RIF)	T4RIF
Statement of Investment Income	T5
Statement of Old Age Security	T4A(OAS)
Statement of Pension, Retirement, Annuity and Other Income	T4A
Statement of Remuneration Paid	T4
Statement of RRSP Income	T4RSP
Statement of Securities Transactions	T5008
Statement of Trust Income Allocations and Designations	T3
Tax-free Savings Account (TFSA) Annual Information Return	
Universal Child Care Benefit Statement	RC62

205.1 (1) Pour l'application du paragraphe 162(7.02) de la Loi, les types de déclarations de renseignements ci-après sont visés et, lorsque plus de 50 déclarations de renseignements d'un type de déclaration visé doivent être produites pour une année civile, les déclarations de ce type doivent être produites par Internet :

Déclaration annuelle de renseignements du compte d'épargne libre d'impôt (CELI)	
Déclaration de renseignements d'un régime de pension agréé collectif (RPAC)	
Déclaration de renseignements pour les cotisations au régime enregistré d'épargne-retraite (REER)	
État de la prestation universelle pour la garde d'enfants	RC62
État de la rémunération payée	T4
État des attributions et des paiements dans le cadre d'un régime de participation des employés aux bénéfices	T4PS
État des honoraires, des commissions ou d'autres sommes payés à des non-résidents pour services rendus au Canada	T4A-NR
État des montants attribués d'une convention de retraite (CR)	T4A-RCA
État des opérations sur titres	T5008
État des paiements contractuels	T5018
État des prestations	T5007
État des prestations d'assurance-emploi et autres prestations	T4E
État des prestations du Régime de pensions du Canada	T4A(P)
État des revenus de fiducie (répartitions et attributions)	T3
État des revenus de placements	T5
État des sommes payées ou créditées à des non-résidents du Canada	NR4

[1] C.R.C., c. 945

[1] C.R.C., ch. 945

État du revenu de pension, de retraite, de rente ou d'autres sources	T4A
État du revenu provenant d'un fonds enregistré de revenu de retraite	T4RIF
État du revenu provenant d'un REER	T4RSP
Facteur d'équivalence pour services passés (FESP) exempté d'attestation	T215
Paiements contractuels de services du gouvernement	T1204
Placements non admissibles de régimes enregistrés d'épargne-retraite et de fonds enregistrés de revenu de retraite	
Relevé de la sécurité de la vieillesse	T4A(OAS)
Relevé des paiements de soutien agricole	AGR-1

APPLICATION

2. Section 1 applies to information returns that are required to be filed after 2013.

[49-1-o]

APPLICATION

2. L'article 1 s'applique aux déclarations de renseignements qui doivent être produites après l'année 2013.

[49-1-o]

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II, IV, VI and VII — Private Operators)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Background

Many business corporations operate their own aircraft for the transportation of their employees. Unlike commercial operators, business aviation operators do not charge passengers for transportation or provide services to the general public.

Canada has had specific regulations regarding the certification of business aviation since 1983.

In 2005, following extensive consultation with the aviation industry, Transport Canada amended Subpart 604, *Private Operator Passenger Transportation*, of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) to enable the Canadian Business Aviation Association (CBAA) to issue private operator certificates to private operators of business aircraft and to monitor their operations.

In September 2009, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) released an aviation investigation report on the November 2007 Fox Harbour landing accident where an aircraft operated in accordance with the requirements of a Private Operator Certificate (POC) issued by the CBAA landed short of the runway.

In December 2009, following the release of the TSB report on the Fox Harbour accident, the Minister decided that the certification and oversight of private operators were core responsibilities of Transport Canada that should not be held by the private sector and announced that Transport Canada would take back certification and oversight activities from the CBAA on April 1, 2011.

On April 1, 2011, Transport Canada resumed the certification function of private operators through the means of interim orders and issued a Temporary Private Operator Certificate (TPOC) to all holders of a POC.

In May 2012, Transport Canada convened a focus group with industry stakeholders to review suggestions made by the CBAA and provide input on the extent of regulation required for the business aviation sector.

Following this consultation, Transport Canada proposed to replace current certification requirements with a registration-based approach for private operators.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV, VI et VII — exploitants privés)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Contexte

Bon nombre de sociétés se servent de leurs propres aéronefs pour assurer le transport de leurs employés. Contrairement aux exploitants aériens commerciaux, les exploitants de l'aviation d'affaires n'offrent pas de services au grand public et ne demandent pas aux passagers de payer leur place.

Le Canada assujettit l'aviation d'affaires à des exigences réglementaires particulières à la certification depuis 1983.

En 2005, à la suite de consultations exhaustives avec l'industrie aéronautique, Transports Canada a modifié la sous-partie 604, intitulée *Transport de passagers par un exploitant privé*, du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA) de délivrer des certificats d'exploitation privée (CEP) aux exploitants privés d'aéronefs d'affaires et de superviser leur exploitation.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié en septembre 2009 son rapport d'enquête aéronautique sur l'accident à l'atterrissage qui est survenu à Fox Harbour en novembre 2007 où un aéronef qui était exploité conformément aux exigences d'un CEP délivré par l'ACAA a atterri avant le seuil de la piste.

En décembre 2009, après la publication du rapport du BST sur l'accident survenu à Fox Harbour, le ministre a décidé que les activités de certification et de surveillance des exploitants privés constituaient des responsabilités fondamentales de Transports Canada qui ne devraient pas être endossées par le secteur privé. Le ministre a annoncé que Transports Canada reprendrait les activités de certification et de surveillance de l'ACAA le 1er avril 2011.

Transports Canada a repris le 1er avril 2011 la fonction de certification des exploitants privés par la voie d'arrêtés d'urgence et a délivré un certificat d'exploitation privée provisoire à tous les titulaires d'un CEP.

En mai 2012, Transports Canada a convoqué un groupe de discussion composé de représentants de l'industrie pour examiner les suggestions de l'ACAA et formuler des commentaires sur l'étendue de la réglementation nécessaire pour le secteur de l'aviation d'affaires.

À la suite de ces consultations, Transports Canada a proposé de remplacer les exigences relatives à la certification actuelles par une approche fondée sur l'enregistrement des exploitants privés.

Issue

Following the release of the TSB report on the Fox Harbour accident, in September 2009, the Minister decided that the certification and oversight of private operators were core responsibilities of Transport Canada and should not be held by the private sector.

Objectives

These proposed amendments would provide a regulatory framework that supports the registration and oversight of private operators by Transport Canada, while decreasing the administrative burden associated with starting operations for future applicants.

Description

These proposed amendments would assign to Transport Canada full responsibility for registering private operators and assessing continued compliance with operational requirements (e.g. flight operations, personnel requirements and training programs, emergency equipment and cabin safety, maintenance, safety management systems).

These proposed amendments would update technical requirements to reflect new technologies, simplify the language of some provisions to simplify content, and expand some requirements to clarify intent.

Current private operators would receive a registration document to replace the TPOC issued under an interim order and would only have to contact Transport Canada to correct or upgrade the information in the registration document. Thereafter, Transport Canada would only issue a new registration document when advised of changes or upgrades to the operations that affect the information in the document.

Applicants, who now have to submit specific documents for review (e.g. operations manuals) and pass a pre-certification audit prior to receiving a certification document and starting operations, would only have to provide tombstone information to receive a registration document. Applicants would not need to undergo a pre-certification audit prior to receiving a registration document.

Operators would be subject to recurring monitoring activities based on risk indicators. These activities would include program validation inspections, process inspections and assessments.

Private operators requiring a special authorization (e.g. taking off and completing an approach when weather conditions are not within certain parameters, flights under instrument flight rules [IFR] when an alternate aerodrome has not been designated, instrument approaches conducted according to the *Restricted Canada Air Pilot* publication) would have to submit appropriate sections of their operations manual prior to receiving the authorization, as is currently required for the approval of OPS Specs (OPS Specs, or operations specifications, described criteria that had to be observed in order to use specific equipment or in order to operate in certain airspaces; OPS Specs would now be referred to as “special authorizations” to reflect terminology used by the International Civil Aviation Organization [ICAO]).

Enjeux

Après la publication du rapport du BST en septembre 2009 sur l’accident qui est survenu à Fox Harbour, le ministre a décidé que les activités de certification et de surveillance des exploitants privés constituaient des responsabilités fondamentales de Transports Canada et qu’elles ne devraient pas être endossées par le secteur privé.

Objectifs

Les modifications proposées fourniraient un cadre réglementaire qui prévoit l’enregistrement et la surveillance des exploitants privés par Transports Canada tout en réduisant le fardeau administratif lié au début de l’exploitation de tout futur demandeur.

Description

Les modifications proposées confèreraient à Transports Canada la pleine responsabilité d’enregistrer les exploitants privés et d’évaluer le respect continu des exigences opérationnelles (par exemple les opérations aériennes, les exigences relatives au personnel, les programmes de formation, l’équipement de secours et la sécurité dans la cabine, la maintenance et les systèmes de gestion de la sécurité).

Ces modifications proposées mettraient à jour les exigences techniques pour tenir compte des nouvelles technologies, préciseraient le libellé de certaines dispositions pour en simplifier le contenu et élargiraient certaines exigences pour en clarifier l’interprétation.

Les exploitants privés existants recevraient un document d’enregistrement pour remplacer le certificat d’exploitation privée provisoire délivré en vertu d’un arrêté d’urgence et communiqueraient uniquement avec Transports Canada pour corriger ou tenir à jour les renseignements contenus dans le document d’enregistrement. Transports Canada délivrerait seulement un nouveau document d’enregistrement lorsqu’il serait informé de changements ou d’améliorations à l’exploitation qui touchent les renseignements contenus dans le document.

Les demandeurs, qui doivent présenter à l’heure actuelle des documents particuliers (par exemple des manuels d’exploitation) aux fins d’examen et faire l’objet d’une vérification préalable à la certification avant de recevoir un document de certification et d’entamer leur exploitation, devraient seulement fournir des renseignements de base pour obtenir un document d’enregistrement. Les demandeurs n’auraient pas à se soumettre à une vérification préalable à la certification avant de recevoir un document d’enregistrement.

Les exploitants seraient assujettis à des activités de suivi récurrentes fondées sur les indicateurs de risque. Ces activités incluraient des inspections de validation de programmes, des inspections de processus et des évaluations.

Les exploitants privés qui demanderaient une autorisation spéciale (par exemple décoller et compléter une approche lorsque les conditions météorologiques sont à l’extérieur de certains paramètres, vols selon les règles de vol aux instruments [IFR] sans aérodrome de dégagement, approches aux instruments effectuées selon la publication intitulée *Canada Air Pilot restreint*) devraient présenter les sections appropriées de leur manuel d’exploitation avant de la recevoir, comme c’est le cas à l’heure actuelle pour l’approbation des OPS Specs (OPS Specs, ou spécifications d’exploitation, décrivaient les critères qui devaient être respectés pour l’utilisation d’équipement spécifique ou l’exploitation dans certains espaces aériens; les « OPS Specs » seraient dorénavant désignées sous l’appellation « autorisations spéciales » pour refléter la terminologie utilisée par l’Organisation de l’aviation civile internationale [OACI]).

These proposed amendments would allow a private operator to manage the operations of another private operator or a commercial operator by means of a management agreement. Currently, private operators desiring to enter into a management agreement must do so via exemption.

These proposed amendments would include requirements regarding

— Registration;
— Flight operations (introducing additional authorizations — i.e. Required Navigation Performance [RNP] 4 and 10, which are types of performance-based navigation that allow aircraft to fly on a specific path between two 3D points in airspace; introducing the requirement that low visibility take-off be done with two crew members where currently only one crew member is required; and simplifying language in OPS Specs [the language used to describe requirements and applicable criteria would be expanded or eliminated, as required, to clarify intent]);
— Personnel requirements and training programs (training criteria would be expanded to clarify requirements);
— Emergency equipment;
— Maintenance;
— Cabin safety (flight attendant training requirements would be expanded to detail items to be covered in training, the safety features card would be expanded to provide a more thorough explanation than what is currently required, safety briefing requirements would be expanded to detail elements to be provided to the passengers, the ratio of flight attendants to passengers would be increased from 1 in 50 to 1 in 40, training received from another company would be transferable to simplify the qualification process for individual crew members who work for multiple employers); and
— Safety management systems (SMS) [criteria would be expanded to clarify requirements].

Ces modifications proposées permettraient à un exploitant privé de gérer l'exploitation d'un autre exploitant privé ou d'un exploitant commercial grâce à un accord de gestion. À l'heure actuelle, les exploitants privés qui désirent conclure un accord de gestion doivent le faire au moyen d'une exemption.

Ces modifications proposées comprendraient des exigences sur les sujets qui suivent :

— l'enregistrement;
— les opérations aériennes (présenter des autorisations supplémentaires — c'est-à-dire les performances de navigation requises [RNP] 4 et 10, qui sont des types de navigation axée sur le rendement qui permettent à un aéronef de suivre un parcours précis entre deux points tridimensionnels dans l'espace aérien; adopter l'exigence selon laquelle deux membres d'équipage au lieu d'un sont nécessaires pour les décollages lorsque la visibilité est faible et préciser le libellé des autorisations spéciales [le libellé utilisé pour décrire les exigences et les critères applicables serait élargi ou éliminé, selon le cas, pour en clarifier l'interprétation]);
— les exigences relatives au personnel et les programmes de formation (les critères de formation seraient élargis pour préciser les exigences);
— l'équipement de secours;
— la maintenance;
— la sécurité dans la cabine (les exigences relatives à la formation des agents de bord seraient élargies afin de décrire les aspects qui seraient abordés durant la formation, la carte des mesures de sécurité serait élargie afin de fournir une explication plus approfondie que celle qui est actuellement exigée, l'ampleur des exigences de l'exposé sur les mesures de sécurité serait accrue pour décrire les aspects qui doivent être mentionnés aux passagers, le rapport d'agent de bord par passagers passerait de 1 pour 50 à 1 pour 40, la formation donnée par une autre compagnie serait transférable pour simplifier le processus de qualification des membres d'équipage qui travaillent pour plusieurs employeurs);
— les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) [les critères seraient élargis pour préciser les exigences].

Consultation

No formal consultation had occurred prior to the Minister deciding to take back the certification and oversight of private operators.

Transport Canada had many informal exchanges with the CBAA following the Minister's decision to take back the certification of private operators.

In May 2012, Transport Canada convened a focus group composed of industry and government representatives to review the CBAA's suggestions and provide input on the extent of regulations required to regulate the business aviation sector.

The focus group proposed that

— private operators not be required to be issued an operator certificate by Transport Canada;
— all operators demonstrate compliance with an accepted aviation industry standard (e.g. International Standard for Business Aircraft Operations [IS-BAO]);
— Transport Canada establish a tiered regulatory approach whereby operations of differing complexity be subjected to differing levels of regulatory requirements;

Consultation

Aucune consultation officielle n'avait été menée avant que le ministre ne décide de reprendre les activités de la certification et de la surveillance des exploitants privés.

Transports Canada a tenu de nombreux échanges officieux avec l'ACAA à la suite de la décision du ministre d'assumer de nouveau la certification des exploitants privés.

En mai 2012, Transports Canada a convoqué un groupe de discussion composé de représentants de l'industrie et du gouvernement pour examiner les suggestions de l'ACAA et formuler des commentaires sur l'étendue de la réglementation nécessaire pour réglementer le secteur de l'aviation d'affaires.

Le groupe de discussion a proposé ce qui suit :

— que les exploitants privés ne soient pas obligés d'obtenir un certificat d'exploitation délivré par Transports Canada;
— que tous les exploitants se conforment à une norme de l'industrie aéronautique acceptée (par exemple la International Standard for Business Aircraft Operations [IS-BAO]);
— l'établissement d'une approche réglementaire à plusieurs volets par Transports Canada où les opérations de complexité variée seraient assujetties à différents niveaux d'exigences réglementaires;

— Transport Canada develop a mechanism to issue special authorizations (e.g. taking off and completing an approach when weather conditions are not within certain parameters, flights under instrument flight rules [IFR] when an alternate aerodrome has not been designated, instrument approaches conducted according to the *Restricted Canada Air Pilot* publication) without first requiring the applicant to hold an operator certificate; and
— the regulatory regime match as closely as possible Annex 6, Part II, to the Convention on International Civil Aviation.

Following internal discussions with regional and headquarters inspectors on how to implement the policy elements proposed by the focus group, Transport Canada proposed to move from a certification-based approach to a registration system, which would eliminate the requirement to comply with an aviation industry standard (e.g. IS-BAO).

Transport Canada did not believe that a tiered approach would achieve the safety level it deemed acceptable and proposed instead that, regardless of size and complexity of operation, private operators comply with all appropriate subpart 604 requirements.

Transport Canada proposed to replace the requirement to be certified prior to being issued a special authorization with the requirement to be the holder of a registration document, which is possible through a simpler and faster process.

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule would not apply to these proposed amendments.

There would not be an additional burden on operators already holding a TPOC issued under an interim order as Transport Canada would replace the TPOC with a registration document.

Small business lens

The small business lens would not apply to these proposed amendments.

Rationale

These proposed amendments would meet the ICAO standards and would reduce regulatory differences with other states, which do not require the certification of private operators.

Prior to the making of interim orders, the CARs required POC applicants to become members of the CBAA (membership fees were based on fleet composition) and undergo a successful pre-certification audit performed by a freelance CBAA-accredited auditor (audit fee was $1,700 in 2010, per audit). Initial and recurring annual certification dues were based on fleet composition. Holders of a POC had to undergo recurring safety audits every one to three years, the frequency of which was based on the holder's specific risk profile.

These proposed amendments would simplify the acquisition of a document permitting operations. Holders of a registration document would have to undergo recurring monitoring activities every one to seven years, based on the holder's specific risk profile (risk profile would be affected by items such as changes in key personnel, aircraft types or special authorizations, or by

— la création d'un mécanisme par Transports Canada pour émettre des autorisations spéciales (par exemple décoller et compléter une approche lorsque les conditions météorologiques sont à l'extérieur de certains paramètres, vols selon les règles de vol aux instruments [IFR] sans aérodrome de dégagement, approches aux instruments effectuées selon la publication intitulée *Canada Air Pilot restreint*) sans tout d'abord exiger que le demandeur soit titulaire d'un certificat d'exploitation;
— que le régime de réglementation corresponde le plus étroitement possible à l'annexe 6 de la partie II de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

À la suite des discussions internes tenues avec les inspecteurs des régions et de l'administration centrale sur la façon de mettre en application les aspects stratégiques proposés par le groupe de discussion, Transports Canada a suggéré la transition d'une approche fondée sur la certification vers un système d'enregistrement, ce qui éliminerait l'exigence de respecter une norme de l'industrie aéronautique (par exemple la IS-BAO).

Puisque Transports Canada ne croyait pas qu'une approche à plusieurs volets donnerait le niveau de sécurité jugé acceptable, il a plutôt proposé que les exploitants privés se conforment à toutes les exigences appropriées de la sous-partie 604, indépendamment de la taille et de la complexité de l'exploitation.

Transports Canada a proposé de remplacer l'exigence selon laquelle les exploitants privés devaient être certifiés avant d'obtenir une autorisation spéciale par l'exigence de détenir un document d'enregistrement, dont l'obtention est sujette à un processus plus simple et plus rapide.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas à ces modifications proposées.

Un fardeau supplémentaire ne serait pas imposé aux exploitants qui détiennent déjà un certificat d'exploitation privée provisoire délivré aux termes d'un arrêté d'urgence puisque Transports Canada remplacerait ce certificat par un document d'enregistrement.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées ne seraient pas visées par la lentille des petites entreprises.

Justification

Les modifications proposées répondraient aux pratiques recommandées de l'OACI et réduiraient les différences réglementaires avec d'autres États qui n'exigent pas la certification des exploitants privés.

Avant la prise des arrêtés d'urgence, les demandeurs d'un CEP devaient devenir membres de l'ACAA en vertu du RAC (les frais d'adhésion étaient fondés sur la composition du parc aérien) et faire l'objet d'une vérification préalable à la certification concluante effectuée par un vérificateur indépendant agréé de l'ACAA (les frais d'une vérification en 2010 s'élevaient à 1 700 $). Les droits de certification annuels initiaux et récurrents étaient basés sur la composition de l'exploitation. Les titulaires d'un CEP devaient faire l'objet d'une vérification de la sécurité récurrente à tous les un à trois ans; la fréquence des vérifications était axée sur le profil de risque du titulaire.

Les modifications proposées simplifieraient l'obtention d'un document autorisant l'exploitation. Les titulaires d'un document d'enregistrement devraient être assujettis à des activités de suivi récurrentes tous les un à sept ans en fonction de leur propre profil de risque (le profil de risque serait touché par des éléments tels que les changements de personnel clé, de types d'aéronef ou

safety events such as runway incursions, near misses, etc., identified in the Civil Aviation Daily Occurrence Report Summary [CADORS]).

The registration of a private operator and the recurring monitoring activities would not create a fee, resulting in savings for current and future private operators.

Implementation, enforcement and service standards

These proposed amendments would be enforced through the suspension or cancellation of a Canadian aviation document, through the assessment of monetary penalties under section 7.7 of the *Aeronautics Act* or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Private operators would have to comply with these proposed amendments on the date the amendments are registered. An exemption from specific sections of these proposed amendments (e.g. passenger safety features card, training programs, SMS) would give current operators 24 months to amend their operations to reflect the proposed changes.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Web site: www.tc.gc.ca

d'autorisations spéciales, ou par des événements touchant la sécurité tels que les intrusions de piste, les quasi-abordages, etc., cernés par le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile [SCRQEAC]).

Aucuns frais ne seraient exigés pour l'enregistrement d'un exploitant privé et les activités de suivi récurrentes, ce qui se traduirait par des économies pour les exploitants privés existants et futurs.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications proposées seraient mises en application par la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien, par l'imposition d'une amende tel qu'il est établi en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, ou par une action judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les exploitants privés devraient se conformer aux modifications proposées à compter de la date d'enregistrement des modifications. Une exemption à des parties spécifiques des modifications proposées (par exemple la carte des mesures de sécurité des passagers, le programme de formation, le SGS) accorderait aux exploitants existants une période de 24 mois pour modifier leur exploitation afin de tenir compte des modifications proposées.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9[a], paragraphs 5(*a*)[b] and 6.71(3)(*a*)[c], section 6.8[c] and subsection 7.6(1)[d] of the *Aeronautics Act*[e], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II, IV, VI and VII — Private Operators)*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Chief, Regulatory Affairs, Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; fax: 613-990-1198; website: http://www.tc.gc.ca).

Ottawa, November 28, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

[a] S.C. 1992, c. 4, s. 7
[b] S.C. 1992, c. 4, s. 8
[c] S.C. 2001, c. 29, s. 34
[d] S.C. 2004, c. 15, s. 18
[e] R.S., c. A-2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 4.9[a], des alinéas 5*a*)[b] et 6.71(3)*a*)[c], de l'article 6.8[c] et du paragraphe 7.6(1)[d] de la *Loi sur l'aéronautique*[e], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV, VI et VII — exploitants privés)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit à la ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires, Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : 613-990-1198; site Internet : http://www.tc.gc.ca).

Ottawa, le 28 novembre 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

[a] L.C. 1992, ch. 4, art. 7
[b] L.C. 1992, ch. 4, art. 8
[c] L.C. 2001, ch. 29, art. 34
[d] L.C. 2004, ch. 15, art. 18
[e] L.R., ch. A-2

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, II, IV, VI AND VII — PRIVATE OPERATORS)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “private operator certificate” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*[1] is repealed.

(2) The definitions “Canada Air Pilot”, “decision height”, “instrument approach procedure”, “minimum descent altitude” and “private operator” in subsection 101.01(1) of the Regulations are replaced by the following:

“*Canada Air Pilot*” means an aeronautical information publication published by NAV CANADA that contains information on instrument procedures; (*Canada Air Pilot*)

“decision height” means the height specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot* at which a missed approach procedure is to be initiated during a precision approach if the required visual reference necessary to continue the approach to land has not been established; (*hauteur de décision*)

“instrument approach procedure” means, in respect of an aircraft on an instrument approach to a runway or aerodrome, a procedure for an instrument approach determined by the pilot-in-command of the aircraft on the basis of the information specified in the *Canada Air Pilot* for an instrument approach to that runway or aerodrome or, if no such information is specified in the *Canada Air Pilot*, the information specified in the *Restricted Canada Air Pilot* for an aircraft operated under Subpart 6 of Part IV, Subpart 4 of Part VI, or Part VII; (*procédure d’approche aux instruments*)

“minimum descent altitude” means the altitude ASL, specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot* for a non-precision approach, below which descent is not to be made until the required visual reference necessary to continue the approach to land has been established; (*altitude minimale de descente*)

“private operator” means the holder of a private operator registration document; (*exploitant privé*)

(3) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“alert height” means the height above a runway, based on the flight characteristics of an aircraft and its fail-operational automatic landing system, above which a CAT III precision approach is to be discontinued and a missed approach procedure initiated in the event of a failure of the ground equipment or one of the redundant parts of the aircraft automatic landing system; (*hauteur d’alerte*)

“co-authority dispatch” means the shared responsibility of the pilot-in-command and the flight dispatcher for all decisions respecting the operational flight plan prior to its acceptance by the pilot-in-command, and for the flight watch; (*régulation des vols en coresponsabilité*)

“flight following” means the monitoring of a flight’s progress, the provision of any operational information that might be requested by the pilot-in-command, and the notification of the flight training unit and search and rescue authorities if the flight is overdue or missing; (*suivi de vol*)

“flight relief facility — bunk” means a bunk that meets the requirements of *Aerospace Recommended Practice* ARP4101/3,

[1] SOR/96-433

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I, II, IV, VI ET VII — EXPLOITANTS PRIVÉS)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « certificat d’exploitation privée », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*[1], est abrogée.

(2) Les définitions de « altitude minimale de descente », « Canada Air Pilot », « exploitant privé », « hauteur de décision » et « procédure d’approche aux instruments », au paragraphe 101.01(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« altitude minimale de descente » L’altitude ASL précisée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le *Canada Air Pilot restreint* pour l’approche de non-précision au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être effectuée jusqu’à ce qu’ait été établie la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l’approche pour atterrir. (*minimum descent altitude*)

« *Canada Air Pilot* » Publication d’information aéronautique qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments et qui est publiée par NAV CANADA. (*Canada Air Pilot*)

« exploitant privé » Le détenteur d’un document d’enregistrement d’exploitant privé. (*private operator*)

« hauteur de décision » Hauteur précisée dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint* à laquelle, au cours de l’approche de précision, une procédure d’approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l’approche pour atterrir n’a pas été établie. (*decision height*)

« procédure d’approche aux instruments » S’entend, à l’égard d’un aéronef qui effectue une approche aux instruments vers une piste ou un aérodrome, de la procédure qu’adopte le commandant de bord de cet aéronef pour cette approche, d’après les renseignements précisés dans le *Canada Air Pilot* pour une approche aux instruments vers cette piste ou cet aérodrome ou, si ce document n’en fait pas mention, dans le *Canada Air Pilot restreint*, pour un aéronef utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV, de la sous-partie 4 de la partie VI, ou de la partie VII. (*instrument approach procedure*)

(3) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« *Canada Air Pilot restreint* » Publication d’information aéronautique qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments restreintes et qui est publiée par NAV CANADA. (*Restricted Canada Air Pilot*)

« dispositif de formation simulant le vol » Appareil, y compris un équipement d’entraînement synthétique de vol, qui reproduit ou imite un aéronef ou un composant d’aéronef et qui sert à la formation et à l’évaluation. (*flight simulation training device*)

« document d’enregistrement d’exploitant privé » Document délivré en vertu du paragraphe 604.04(2). (*private operator registration document*)

« hauteur d’alerte » La hauteur au-dessus d’une piste, basée sur les caractéristiques de vol d’un aéronef et de son système d’atterrissage automatique opérationnel après panne, au-dessus de laquelle une approche de précision de CAT III doit être interrompue et une procédure d’approche interrompue doit être amorcée en cas de panne de l’équipement au sol ou de l’une des pièces redondantes du système d’atterrissage automatique de l’aéronef. (*alert height*)

[1] DORS/96-433

Crew Rest Facilities, published by the Society of Automotive Engineers (SAE), and is configured in accordance with the requirements of section 3.2.9 of *Aerospace Recommended Practice* ARP4101, *Flight Deck Layout and Facilities*, published by the SAE; (*poste de repos — couchette*)

"flight relief facility — seat" means a fully reclining seat that is separated and screened off from the passengers and flight deck, that is equipped with a call device, a restraint system designed to restrain a sleeping person and portable oxygen equipment, and that is not subject to distraction from noise generated in the cabin; (*poste de repos — siège*)

"flight simulation training device" means an apparatus, including synthetic flight training equipment, that replicates or emulates an aircraft or aircraft component for the purpose of training and testing; (*dispositif de formation simulant le vol*)

"flight watch" means maintaining current information on the progress of a flight and monitoring all factors and conditions that might affect the flight; (*surveillance de vol*)

"instrument time" means

(*a*) instrument ground time,

(*b*) actual instrument flight time, or

(*c*) simulated instrument flight time; (*temps aux instruments*)

"pilot self-dispatch" means the responsibility of the pilot-in-command for all decisions respecting the operational flight plan and for the flight watch; (*régulation du vol par le pilote*)

"private operator registration document" means a document issued under subsection 604.04(2); (*document d'enregistrement d'exploitant privé*)

"*Restricted Canada Air Pilot*" means an aeronautical information publication published by NAV CANADA that contains information on restricted instrument procedures; (*Canada Air Pilot restreint*)

2. Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS		
Section 604.03	5,000	25,000
Section 604.06	1,000	5,000
Section 604.07	1,000	5,000
Subsection 604.08(1)	3,000	15,000
Subsection 604.09(1)	1,000	5,000
Subsection 604.25(1)	3,000	15,000
Subsection 604.25(4)	1,000	5,000
Subsection 604.26(1)	1,000	5,000
Subsection 604.26(2)	1,000	5,000
Section 604.27	1,000	5,000
Section 604.28	3,000	15,000
Subsection 604.36(1)	1,000	5,000
Subsection 604.36(2)	1,000	5,000
Subsection 604.38(1)	1,000	5,000
Subsection 604.38(2)	1,000	5,000
Subsection 604.38(3)	1,000	5,000
Section 604.47	3,000	15,000
Section 604.50	3,000	15,000
Section 604.51	3,000	15,000
Section 604.52	3,000	15,000
Section 604.53	3,000	15,000
Section 604.54	3,000	15,000

« poste de repos — couchette » Couchette qui est conforme aux exigences de l'*Aerospace Recommended Practice* ARP4101/3, intitulée *Crew Rest Facilities* et publiée par la Society of Automotive Engineers (SAE), et qui est configurée en conformité avec les exigences de l'article 3.2.9 de l'*Aerospace Recommended Practice* ARP4101, intitulée *Flight Deck Layout and Facilities* et publiée par la SAE. (*flight relief facility — bunk*)

« poste de repos — siège » Siège complètement inclinable qui est isolé, et non visible des passagers et du poste de pilotage, qui est équipé d'un dispositif d'appel, d'un ensemble de retenue conçu pour retenir une personne endormie et d'un équipement d'oxygène portatif et qui est à l'abri des bruits provenant de la cabine. (*flight relief facility — seat*)

« régulation des vols en coresponsabilité » La responsabilité partagée du commandant de bord et du régulateur de vol à l'égard des décisions portant sur le plan de vol exploitation avant que le commandant de bord ne l'ait accepté et à l'égard de la surveillance de vol. (*co-authority dispatch*)

« régulation du vol par le pilote » La responsabilité du commandant de bord à l'égard des décisions portant sur le plan de vol exploitation et à l'égard de la surveillance de vol. (*pilot self-dispatch*)

« suivi de vol » La surveillance de la progression d'un vol, la fourniture de tout renseignement opérationnel que peut demander le commandant de bord et la notification à l'unité de formation au pilotage et aux autorités de recherches et de sauvetage du fait qu'un vol est en retard ou manquant. (*flight following*)

« surveillance de vol » La tenue des renseignements à jour sur la progression d'un vol et la surveillance des facteurs et des conditions qui peuvent avoir une incidence sur le vol. (*flight watch*)

« temps aux instruments » S'entend :

a) du temps aux instruments au sol;

b) du temps réel de vol aux instruments;

c) du temps simulé de vol aux instruments. (*instrument time*)

2. La sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS		
Article 604.03	5 000	25 000
Article 604.06	1 000	5 000
Article 604.07	1 000	5 000
Paragraphe 604.08(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.09(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.25(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.25(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.26(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.26(2)	1 000	5 000
Article 604.27	1 000	5 000
Article 604.28	3 000	15 000
Paragraphe 604.36(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.36(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.38(3)	1 000	5 000
Article 604.47	3 000	15 000
Article 604.50	3 000	15 000
Article 604.51	3 000	15 000
Article 604.52	3 000	15 000
Article 604.53	3 000	15 000
Article 604.54	3 000	15 000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 604.55(1)	3,000	15,000
Subsection 604.55(2)	3,000	15,000
Subsection 604.55(4)	3,000	15,000
Section 604.56	3,000	15,000
Section 604.57	3,000	15,000
Section 604.58	3,000	15,000
Section 604.59	3,000	15,000
Section 604.60	3,000	15,000
Subsection 604.74(2)	3,000	15,000
Subsection 604.81(1)	1,000	5,000
Subsection 604.82(1)	3,000	15,000
Subsection 604.82(2)	1,000	5,000
Subsection 604.82(3)	1,000	5,000
Subsection 604.82(4)	1,000	5,000
Subsection 604.83(1)	3,000	15,000
Subsection 604.83(2)	3,000	15,000
Subsection 604.85(1)	1,000	5,000
Subsection 604.85(4)	1,000	5,000
Subsection 604.85(7)	1,000	5,000
Subsection 604.86(1)	1,000	5,000
Subsection 604.86(2)	1,000	5,000
Subsection 604.98(1)	3,000	15,000
Subsection 604.99(1)	3,000	15,000
Subsection 604.99(2)	3,000	15,000
Subsection 604.99(3)	3,000	15,000
Section 604.104	3,000	15,000
Section 604.105	3,000	15,000
Subsection 604.106(1)	3,000	15,000
Subsection 604.106(3)	1,000	5,000
Subsection 604.106(4)	1,000	5,000
Subsection 604.106(5)	1,000	5,000
Subsection 604.116(1)	1,000	5,000
Subsection 604.116(2)	3,000	15,000
Subsection 604.117(1)	1,000	5,000
Subsection 604.117(2)	1,000	5,000
Subsection 604.118(1)	3,000	15,000
Section 604.119	3,000	15,000
Section 604.127	3,000	15,000
Subsection 604.128(1)	3,000	15,000
Subsection 604.128(2)	3,000	15,000
Subsection 604.128(3)	1,000	5,000
Section 604.129	5,000	25,000
Section 604.130	3,000	15,000
Section 604.131	5,000	25,000
Subsection 604.132(1)	3,000	15,000
Subsection 604.132(2)	1,000	5,000
Subsection 604.141(1)	5,000	25,000
Subsection 604.141(2)	3,000	15,000
Subsection 604.142(1)	1,000	5,000
Subsection 604.142(2)	3,000	15,000
Subsection 604.143(1)	5,000	25,000
Subsection 604.143(2)	1,000	5,000
Subsection 604.144(1)	3,000	15,000
Subsection 604.144(2)	3,000	15,000
Section 604.145	5,000	25,000
Subsection 604.146(1)	1,000	5,000
Subsection 604.146(2)	1,000	5,000
Section 604.147	1,000	5,000
Section 604.149	1,000	5,000
Subsection 604.150(1)	1,000	5,000
Subsection 604.150(2)	1,000	5,000
Subsection 604.150(3)	1,000	5,000
Subsection 604.150(4)	1,000	5,000

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.55(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.55(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.55(4)	3 000	15 000
Article 604.56	3 000	15 000
Article 604.57	3 000	15 000
Article 604.58	3 000	15 000
Article 604.59	3 000	15 000
Article 604.60	3 000	15 000
Paragraphe 604.74(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.81(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.82(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.82(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.82(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.82(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.83(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.83(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.85(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.85(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.85(7)	1 000	5 000
Paragraphe 604.86(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.86(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.98(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.99(3)	3 000	15 000
Article 604.104	3 000	15 000
Article 604.105	3 000	15 000
Paragraphe 604.106(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.106(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.106(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.106(5)	1 000	5 000
Paragraphe 604.116(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.116(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.117(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.117(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.118(1)	3 000	15 000
Article 604.119	3 000	15 000
Article 604.127	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.128(3)	1 000	5 000
Article 604.129	5 000	25 000
Article 604.130	3 000	15 000
Article 604.131	5 000	25 000
Paragraphe 604.132(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.132(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.141(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.141(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.142(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.142(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.143(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.143(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.144(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.144(2)	3 000	15 000
Article 604.145	5 000	25 000
Paragraphe 604.146(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.146(2)	1 000	5 000
Article 604.147	1 000	5 000
Article 604.149	1 000	5 000
Paragraphe 604.150(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.150(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.150(3)	1 000	5 000
Paragraphe 604.150(4)	1 000	5 000

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
Subsection 604.166(1)	3,000	15,000
Subsection 604.166(2)	3,000	15,000
Section 604.167	5,000	25,000
Section 604.168	1,000	5,000
Section 604.174	3,000	15,000
Subsection 604.197(1)	5,000	25,000
Subsection 604.197(2)	1,000	5,000
Subsection 604.198(1)	3,000	15,000
Subsection 604.198(2)	1,000	5,000
Section 604.202	5,000	25,000
Subsection 604.204(1)	3,000	15,000
Subsection 604.204(2)	3,000	15,000
Section 604.205	3,000	15,000
Subsection 604.206(5)	3,000	15,000
Subsection 604.207(5)	3,000	15,000
Section 604.208	3,000	15,000

3. (1) The portion of section 103.12 of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

103.12 For the purposes of paragraphs 6.71(1)(*c*) and 7.1(1)(*c*) of the Act, "principal" means

(2) Subparagraph 103.12(*a*)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) any person who exercises control over the air operator as an owner, and

(3) Subparagraph 103.12(*b*)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) any person who is employed or contracted by the private operator on a full- or part-time basis as the operations manager, maintenance manager or chief pilot, or any person who occupies an equivalent position, and

4. Section 107.01 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) This Subpart, except sections 107.02 and 107.03, and the requirements set out in Subpart 4 of Part VI in respect of the safety management system apply to the holder of a private operator registration document.

5. Section 107.02 of the Regulations is replaced by the following:

107.02 The applicant for, or the holder of, a certificate referred to in subsections 107.01(1) or (2) shall establish and maintain a safety management system.

6. Section 107.04 of the Regulations is replaced by the following:

107.04 A safety management system shall be adapted to the size, nature and complexity of the operations, activities, hazards and risks associated with the operations of the holder of a document referred to in section 107.01.

7. The definitions "Canadian air operator" and "operator certificate" in section 203.01 of the Regulations are replaced by the following:

"Canadian air operator" includes the holder of a flight training unit operator certificate and the holder of a private operator registration document; *(exploitant aérien canadien)*

"operator certificate" includes an air operator certificate, a flight training unit operator certificate and a private operator registration document. *(certificat d'exploitation)*

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 604.166(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.166(2)	3 000	15 000
Article 604.167	5 000	25 000
Article 604.168	1 000	5 000
Article 604.174	3 000	15 000
Paragraphe 604.197(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.197(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.198(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.198(2)	1 000	5 000
Article 604.202	5 000	25 000
Paragraphe 604.204(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.204(2)	3 000	15 000
Article 604.205	3 000	15 000
Paragraphe 604.206(5)	3 000	15 000
Paragraphe 604.207(5)	3 000	15 000
Article 604.208	3 000	15 000

3. (1) Le passage de l'article 103.12 du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

103.12 Pour l'application des alinéas 6.71(1)*c*) et 7.1(1)*c*) de la Loi, « dirigeant » s'entend :

(2) Le sous-alinéa 103.12*a*)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) any person who exercises control over the air operator as an owner, and

(3) Le sous-alinéa 103.12*b*)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) de toute personne qui est employée ou engagée à contrat par l'exploitant privé, à plein temps ou à temps partiel, en qualité de gestionnaire des opérations, de gestionnaire de la maintenance, de pilote en chef, ou de toute personne occupant un poste équivalent,

4. L'article 107.01 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) La présente sous-partie, à l'exception des articles 107.02 et 107.03, et les exigences de la sous-partie 4 de la partie VI relatives au système de gestion de la sécurité s'appliquent au titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé.

5. L'article 107.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

107.02 Le demandeur ou le titulaire d'un des certificats visés aux paragraphes 107.01(1) et (2) doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité.

6. L'article 107.04 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

107.04 Le système de gestion de la sécurité doit être adapté à l'ampleur, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques qui sont associés aux opérations du titulaire d'un des documents visés à l'article 107.01.

7. Les définitions de « certificat d'exploitation » et « exploitant aérien canadien », à l'article 203.01 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« certificat d'exploitation » Sont assimilés au certificat d'exploitation le certificat d'exploitation aérienne, le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage et le document d'enregistrement d'exploitant privé. (*operator certificate*)

« exploitant aérien canadien » Sont assimilés à l'exploitant aérien canadien le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage et le titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé. (*Canadian air operator*)

8. The definitions “flight following”, “flight watch”, “instrument time” and “pilot’s self-dispatch” in subsection 400.01(1) of the Regulations are repealed.

9. The portion of paragraph 401.05(3)(*d*) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(*d*) successfully completed, for an aircraft, a competency check or pilot proficiency check for which the validity period has not expired and that included the instrument procedures portion of

(i) the *Flight Test Guide — Competency Check (Private Operators)*, published by the Minister, in respect of aircraft operated under Subpart 4 of Part VI, and

10. Paragraph 406.03(2)(*a*) of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) the person holds a private operator registration document or an air operator certificate, the aircraft used for training — in the case of the holder of an air operator certificate — is specified in the air operator certificate, and the training is other than toward obtaining a pilot permit — recreational, a private pilot licence, a commercial pilot licence or a flight instructor rating; or

11. Subparagraph 406.71(2)(*e*)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) a competency check in accordance with Part VI or a pilot proficiency check in accordance with Part VII, as applicable.

12. Section 602.09 of the Regulations is replaced by the following:

602.09 No person operating an aircraft shall permit the fuelling of the aircraft while an engine used for the propulsion of the aircraft is running and passengers are on board the aircraft or are embarking or disembarking, unless subsection 604.84(1), 704.33(4) or 705.40(3), as applicable, is complied with.

13. Subparagraph 602.11(5)(*c*)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) has successfully completed training relating to ground and airborne icing operations under Subpart 4 or relating to aircraft surface contamination under Part VII.

14. Subparagraph 602.115(*c*)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) during the day, flight visibility is not less than two miles, except if otherwise authorized in an air operator certificate,

15. Section 602.122 of the Regulations is replaced by the following:

602.122 Except as otherwise authorized by the Minister in an air operator certificate or in a special authorization issued under subsection 604.05(2), no pilot-in-command shall operate an aircraft in IFR flight unless the IFR flight plan or IFR flight itinerary that has been filed for the flight under section 602.73 includes an alternate aerodrome having a landing area suitable for use by that aircraft.

16. Paragraph 602.126(1)(*b*) of the Regulations is replaced by the following:

(*b*) a special authorization issued under subsection 604.05(2); or

8. Les définitions de « régulation du vol par le pilote », « suivi de vol », « surveillance de vol » et « temps aux instruments », au paragraphe 400.01(1) du même règlement, sont abrogées.

9. Le passage de l’alinéa 401.05(3)*d*) du même règlement précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

d) il a subi avec succès, pour un aéronef, une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote dont la période de validité n’est pas expirée et qui comportait la partie sur les procédures de vol aux instruments :

(i) du *Guide de test en vol — Vérification de compétence (exploitants privés)*, publié par le ministre, dans le cas d’un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI,

10. L’alinéa 406.03(2)*a*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la personne est titulaire d’un document d’enregistrement d’exploitant privé ou d’un certificat d’exploitation aérienne, l’aéronef utilisé pour l’entraînement — dans le cas du titulaire d’un certificat d’exploitation aérienne — est précisé sur le certificat d’exploitation aérienne et l’entraînement n’est pas dispensé en vue de l’obtention d’un permis de pilote de loisir, d’une licence de pilote privé, d’une licence de pilote professionnel ou d’une qualification d’instructeur de vol;

11. Le sous-alinéa 406.71(2)*e*)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une vérification de compétence conformément à la partie VI ou un contrôle de la compétence du pilote conformément à la partie VII, selon le cas.

12. L’article 602.09 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.09 Il est interdit à toute personne qui utilise un aéronef d’en permettre l’avitaillement en carburant pendant qu’un moteur propulseur de celui-ci est en marche et que des passagers sont à bord, y montent ou en descendent, à moins que les paragraphes 604.84(1), 704.33(4) ou 705.40(3), selon le cas, ne soient respectés.

13. Le sous-alinéa 602.11(5)*c*)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) a terminé avec succès la formation relative aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol en application de la sous-partie 4 ou à la contamination des surfaces des aéronefs en application de la partie VII.

14. Le sous-alinéa 602.115*c*)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) sauf autorisation contraire aux termes d’un certificat d’exploitation aérienne, la visibilité en vol est d’au moins deux milles le jour,

15. L’article 602.122 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.122 Sauf autorisation contraire du ministre aux termes d’un certificat d’exploitation aérienne ou d’une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2), il est interdit au commandant de bord d’un aéronef d’effectuer un vol IFR à moins que le plan de vol IFR ou l’itinéraire de vol IFR déposés pour ce vol en application de l’article 602.73 n’indiquent un aérodrome de dégagement comprenant une aire d’atterrissage convenable à l’aéronef.

16. L’alinéa 602.126(1)*b*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) soit dans une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2);

17. Subsection 602.128(1) of the Regulations is replaced by the following:

602.128 (1) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall conduct an instrument approach procedure except in accordance with the minima specified in the *Canada Air Pilot* or the *Restricted Canada Air Pilot*.

18. Subpart 4 of Part VI of the Regulations is replaced by the following:

SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS

Division I — General Provisions

Interpretation

604.01 (1) The following definitions apply in this Subpart.

"main base" means a location where a private operator has personnel, aircraft and facilities for its operations and that is established as the principal place of business of the private operator. (*base principale*)

"PBN Manual" means ICAO Document 9613, entitled *Performance-based Navigation (PBN) Manual*. (*manuel PBN*)

"special authorization" means an authorization issued by the Minister under subsection 604.05(2) that permits the carrying out of an activity referred to in Division IV or an activity in respect of which the Minister has established requirements under subsection 604.74(1). (*autorisation spéciale*)

"sub-base" means a location where a private operator has personnel and aircraft and from which operational control is exercised in accordance with the private operator's operational control system. (*base secondaire*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into this Subpart, unless the context requires otherwise,

(*a*) "should" and "must" shall be read as "shall";

(*b*) "operator" and "aircraft operator" shall be read as "private operator"; and

(*c*) "authority", "competent aviation authority" and "operating authority" shall be read as "Minister".

Application

604.02 This Subpart applies to the following Canadian aircraft:

(*a*) large aeroplanes;

(*b*) turbo-jet-powered aeroplanes; and

(*c*) turbine-powered pressurized aeroplanes.

Prohibition

604.03 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate any of the following Canadian aircraft for the purpose of transporting passengers or goods unless the person is the holder of a private operator registration document:

(*a*) a large aeroplane;

(*b*) a turbo-jet-powered aeroplane; or

(*c*) a turbine-powered pressurized aeroplane certificated for more than six passenger seats.

(2) Subsection (1) does not apply to the operation of an aircraft referred to in paragraphs (1)(*a*) to (*c*) by

(*a*) an air operator who operates the aircraft in accordance with the requirements of Part VII; or

17. Le paragraphe 602.128(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.128 (1) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'effectuer une approche aux instruments, à moins que celle-ci ne soit effectuée conformément aux minimums précisés dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint*.

18. La sous-partie 4 de la partie VI du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS

Section I — dispositions générales

Définitions et interprétation

604.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« autorisation spéciale » Autorisation délivrée par le ministre en vertu du paragraphe 604.05(2) permettant l'exercice d'une activité visée à la section IV ou pour laquelle le ministre a établi des exigences en vertu du paragraphe 604.74(1). (*special authorization*)

« base principale » Endroit où l'exploitant privé a du personnel, des aéronefs et des installations pour son exploitation et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base secondaire » Endroit où l'exploitant privé a du personnel et des aéronefs et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au système de contrôle d'exploitation de celui-ci. (*sub-base*)

« manuel PBN » Le document 9613 de l'OACI, intitulé *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)*. (*PBN Manual*)

(2) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans la présente sous-partie, sauf indication contraire du contexte, les règles suivantes s'appliquent :

a) « devrait », « devraient » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit », « doivent » et « faut »;

b) « exploitant », « exploitant aérien » et « exploitant d'aéronefs » valent mention de « exploitant privé »;

c) « autorité », « autorité aéronautique », « autorité aéronautique compétente », « autorité d'exploitation » et « autorité de l'aviation » valent mention de « ministre ».

Application

604.02 La présente sous-partie s'applique aux aéronefs canadiens suivants :

a) les gros avions;

b) les avions à turboréacteur;

c) les avions pressurisés à turbomoteur.

Interdiction

604.03 (1) Sous-réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser l'un quelconque des aéronefs canadiens ci-après en vue de transporter des passagers ou des biens à moins d'être titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé :

a) les gros avions;

b) les avions à turboréacteur;

c) les avions pressurisés à turbomoteur dont la certification prévoit plus de six sièges passagers.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'utilisation d'un des aéronefs visés aux alinéas (1)*a*) à *c*) par les personnes suivantes :

a) l'exploitant aérien qui l'utilise conformément aux exigences de la partie VII;

(*b*) a person who operates the aircraft under a flight permit issued under section 507.04.

Issuance of a Private Operator Registration Document

604.04 (1) The applicant for a private operator registration document shall submit to the Minister an application containing the following information:

(*a*) the applicant's legal name and, if any, trade name;

(*b*) the applicant's contact information;

(*c*) the names of the operations manager, chief pilot and maintenance manager;

(*d*) a description of the proposed area of operation, using the chart depicted in the *Index to Application of Supplementary Procedures* in ICAO Document 7030, entitled *Regional Supplementary Procedures*;

(*e*) the location of the applicant's main base and, if any, sub-bases; and

(*f*) for each aircraft that will be operated, the aircraft type, the nationality mark and the registration mark.

(2) The Minister shall, on receipt of the application referred to in subsection (1), issue a private operator registration document to the applicant if the applicant is the registered owner of all the aircraft that will be operated under this Subpart or is permitted to use those aircraft under section 203.03.

Issuance of Special Authorization

604.05 (1) A private operator who wishes to operate an aircraft under a special authorization shall submit to the Minister an application that

a) identifies the activity referred to in Division IV that the applicant wishes to carry out; and

b) includes a copy of the part of the private operator's operations manual that sets out the processes, practices and procedures relating to the special authorization requested.

(2) The Minister shall, on receipt of the application referred to in subsection (1), issue a special authorization to the applicant if the applicant

(*a*) holds a private operator registration document;

(*b*) is able to meet the requirements of Division IV relating to the special authorization requested; and

(*c*) has an operations manual that sets out the processes, practices and procedures that are necessary to meet the requirements of Division IV relating to the special authorization requested.

Notice to the Minister

604.06 A private operator shall notify the Minister if a change is made to the information contained in an application submitted under subsection 604.04(1) within ten days after the day on which the change is made.

Amendment of Private Operator's Operations Manual

604.07 A private operator who has been issued a special authorization, and who amends the part of the private operator's operations manual that sets out the processes, practices and procedures relating to the special authorization, shall submit to the Minister a copy of that part of the operations manual within ten days after the day on which the amendment is made.

b) la personne qui l'utilise aux termes d'un permis de vol délivré en vertu de l'article 507.04.

Délivrance d'un document d'enregistrement d'exploitant privé

604.04 (1) Le demandeur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé présente au ministre une demande comportant les renseignements suivants :

a) sa dénomination sociale et, le cas échéant, son nom commercial;

b) ses coordonnées;

c) les noms du gestionnaire des opérations, du pilote en chef et du gestionnaire de la maintenance;

d) une description de la zone d'exploitation proposée, au moyen de la carte illustrée dans l'*Index pour l'application des procédures complémentaires* du document 7030 de l'OACI, intitulé *Procédures complémentaires régionales*;

e) l'emplacement de sa base principale et, le cas échéant, de ses bases secondaires;

f) pour chaque aéronef qui sera utilisé, le type, la marque de nationalité et la marque d'immatriculation de l'aéronef.

(2) Le ministre, sur réception de la demande visée au paragraphe (1), délivre un document d'enregistrement d'exploitant privé au demandeur si celui-ci est le propriétaire enregistré de tous les aéronefs qui seront utilisés en vertu de la présente sous-partie ou qu'il est autorisé à utiliser en vertu de l'article 203.03.

Délivrance d'une autorisation spéciale

604.05 (1) L'exploitant privé qui se propose d'utiliser un aéronef en vertu d'une autorisation spéciale présente au ministre une demande qui :

a) indique l'activité visée à la section IV que le demandeur se propose d'exercer;

b) comprend une copie de la partie de son manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui visent l'autorisation spéciale demandée.

(2) Le ministre, sur réception de la demande visée au paragraphe (1), délivre une autorisation spéciale au demandeur si celui-ci respecte les exigences suivantes :

a) le demandeur est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) il est en mesure de respecter les exigences de la section IV qui visent l'autorisation spéciale demandée;

c) il dispose d'un manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures nécessaires pour respecter les exigences de la section IV qui visent l'autorisation spéciale demandée.

Avis au ministre

604.06 L'exploitant privé avise le ministre dans les dix jours qui suivent la date à laquelle une modification est apportée à un renseignement contenu dans une demande présentée en vertu du paragraphe 604.04(1).

Modification du manuel d'exploitation de l'exploitant privé

604.07 L'exploitant privé à l'égard duquel a été délivrée une autorisation spéciale et qui modifie la partie de son manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui visent l'autorisation spéciale présente une copie de cette partie au ministre dans les dix jours qui suivent la date à laquelle la modification a été apportée.

Duties of a Private Operator

604.08 (1) A private operator shall

(*a*) ensure that no person is appointed operations manager or chief pilot or continues to serve as operations manager or chief pilot if, at the time of the person's appointment or during the person's tenure, the person has a record of conviction for

(i) an offence under section 7.3 of the Act, or

(ii) two or more offences under these Regulations that did not arise from a single incident;

(*b*) ensure that no person is appointed maintenance manager or continues to serve as maintenance manager if, at the time of the person's appointment or during the person's tenure, the person has a record of conviction for an offence under section 7.3 of the Act;

(*c*) ensure that the operations manager performs the duties set out in section 604.204;

(*d*) perform the duties set out in section 604.208; and

(*e*) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the private operator meets the requirements of these Regulations.

(2) If the private operator holds an approved maintenance organization (AMO) certificate, the maintenance manager referred to in paragraph (1)(*b*) shall be the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(*a*).

Accountability

604.09 (1) No operations manager, no chief pilot and no maintenance manager shall assign to another person a management function for which he or she is responsible and accountable unless the private operator's operations manual

(*a*) identifies the functions that may be assigned;

(*b*) identifies either by name or by position the persons to whom those functions may be assigned; and

(*c*) describes the scope of the assignment.

(2) The responsibility and accountability of an operations manager, a chief pilot and a maintenance manager are not affected by the assignment of a management function to another person under subsection (1).

[**604.10** to **604.24** reserved]

Division II — Flight Operations

Operational Control System

604.25 (1) A private operator shall have an operational control system that is adapted to the complexity of the private operator's operations and to the private operator's area of operation, and that meets the requirements of subsections (2) and (3).

(2) The operational control system shall include procedures for ensuring that

(*a*) all the operational requirements specified in this Subpart are met;

(*b*) each aircraft is operated within the weight and balance limits specified in the aircraft flight manual;

(*c*) the names of the persons on board an aircraft are recorded by the private operator before each flight; and

(*d*) search and rescue authorities are notified in a timely manner if a flight is overdue or missing.

Fonctions de l'exploitant privé

604.08 (1) L'exploitant privé doit :

a) veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de gestionnaire des opérations ou de pilote en chef ni ne continue d'occuper l'un ou l'autre de ces postes si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

(i) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi,

(ii) soit pour deux infractions ou plus prévues au présent règlement qui ne découlent pas d'un seul événement;

b) veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de gestionnaire de la maintenance ni ne continue d'occuper ce poste si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

c) veiller à ce que le gestionnaire des opérations exerce les fonctions prévues à l'article 604.204;

d) exercer les fonctions prévues à l'article 604.208;

e) accorder au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires afin de satisfaire aux exigences du présent règlement.

(2) Si l'exploitant privé est titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA), le gestionnaire de la maintenance visé à l'alinéa (1)*b*) est le responsable de la maintenance nommé en application de l'alinéa 573.03(1)*a*).

Obligation de rendre compte

604.09 (1) Il est interdit au gestionnaire des opérations, au pilote en chef et au gestionnaire de la maintenance d'attribuer à une autre personne des fonctions de gestion qui relèvent d'eux et dont ils doivent rendre compte à moins que le manuel d'exploitation de l'exploitant privé n'indique :

a) les fonctions qui peuvent être attribuées;

b) les personnes, par leur nom ou leur poste, à qui ces fonctions peuvent être assignées;

c) l'étendue des fonctions attribuées.

(2) Les fonctions de gestion attribuées en vertu du paragraphe (1) ne portent atteinte ni à la responsabilité ni à l'obligation de rendre compte du gestionnaire des opérations, du pilote en chef et du gestionnaire de la maintenance.

[**604.10** à **604.24** réservés]

Section II — opérations aériennes

Système de contrôle d'exploitation

604.25 (1) L'exploitant privé dispose d'un système de contrôle d'exploitation qui est adapté à la complexité de son exploitation et à sa zone d'exploitation et qui respecte les exigences des paragraphes (2) et (3).

(2) Le système de contrôle d'exploitation comprend des procédures pour que, à la fois :

a) toutes les exigences opérationnelles précisées dans la présente sous-partie soient respectées;

b) chaque aéronef soit utilisé dans les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol de l'aéronef;

c) les noms des personnes à bord de l'aéronef soient consignés par l'exploitant privé avant chaque vol;

d) les autorités de recherches et de sauvetage soient avisées en temps opportun si un vol est en retard ou manquant.

(3) The operational control system shall include

(*a*) pilot self-dispatch procedures that set out the following elements:

(i) flight planning requirements,

(ii) the timing within which a flight crew member must inform the private operator of an aircraft's departure and arrival, and

(iii) a method of confirming that an aircraft has arrived safely at an unattended aerodrome during a VFR flight or that an IFR flight plan has been cancelled prior to landing; or

(*b*) co-authority dispatch procedures that set out the following elements:

(i) flight planning requirements,

(ii) flight following requirements,

(iii) flight watch requirements,

(iv) a method of confirming that an aircraft has arrived safely at an unattended aerodrome during a VFR flight or that an IFR flight plan has been cancelled prior to landing,

(v) the method by which the operational flight plan is approved and recorded by the pilot-in-command and the flight dispatcher,

(vi) if operational flight plans are prepared and accepted for a series of flights, the method by which any changes to those plans are approved and recorded by the pilot-in-command and the flight dispatcher,

(vii) if flight planning and flight watch are two separate functions, the method of switching from one to the other, and

(viii) a means to ensure that, at each location where a flight originates, the pilot-in-command will

(A) receive meteorological information related to the flight,

(B) receive a copy of the operational flight plan, and

(C) can contact the responsible flight dispatcher prior to take-off.

(4) Documentation related to the operational control of a flight shall be retained by the private operator for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

Designation of Pilot-in-command and Second-in-command

604.26 (1) A private operator shall designate, for each flight, a pilot-in-command or, if the crew includes two or more flight crew members, a pilot-in-command and a second-in-command.

(2) The private operator shall record the name of the pilot-in-command and, if applicable, second-in-command designated for each flight under subsection (1) and shall retain the record for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

Flight Dispatchers and Flight Followers

604.27 A flight dispatcher and a flight follower shall, in respect of a flight conducted by a private operator,

(*a*) perform flight following and flight watch;

(*b*) provide any operational information requested by a flight crew member; and

(*c*) notify search and rescue authorities in a timely manner if a flight is overdue or missing.

(3) Il comprend l'une ou l'autre des procédures suivantes :

a) une procédure de régulation du vol par le pilote qui prévoit les éléments suivants :

(i) des exigences en matière de planification des vols,

(ii) le moment où un membre d'équipage de conduite doit informer l'exploitant privé du départ et de l'arrivée d'un aéronef,

(iii) une méthode pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aérodrome non contrôlé lors d'un vol VFR ou qu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage;

b) une procédure de régulation des vols en coresponsabilité qui prévoit les éléments suivants :

(i) des exigences en matière de planification des vols,

(ii) des exigences en matière de suivi des vols,

(iii) des exigences en matière de surveillance des vols,

(iv) une méthode pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aérodrome non contrôlé lors d'un vol VFR ou qu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage,

(v) la méthode par laquelle le plan de vol exploitation est approuvé et consigné par le commandant de bord et le régulateur de vol,

(vi) si des plans de vol exploitation sont établis et acceptés pour une série de vols, la méthode par laquelle toute modification apportée à ceux-ci est approuvée et consignée par le commandant de bord et le régulateur de vol,

(vii) si la planification des vols et la surveillance des vols sont deux fonctions distinctes, une méthode pour passer de l'une à l'autre,

(viii) un moyen pour faire en sorte que le commandant de bord, à chaque endroit où commence un vol :

(A) reçoive des renseignements météorologiques relatifs à ce vol,

(B) reçoive un exemplaire du plan de vol exploitation,

(C) puisse communiquer avec le régulateur de vol responsable avant le décollage.

(4) Les documents relatifs au contrôle opérationnel d'un vol sont conservés par l'exploitant privé pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

Désignation d'un commandant de bord et d'un commandant en second

604.26 (1) L'exploitant privé désigne, pour chaque vol, un commandant de bord ou, si l'équipage comprend deux membres d'équipage de conduite ou plus, un commandant de bord et un commandant en second.

(2) L'exploitant privé consigne dans un registre le nom du commandant de bord et, le cas échéant, celui du commandant en second qui ont été désignés, pour chaque vol, en vertu du paragraphe (1) et conserve ce registre pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date du vol.

Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.27 Tout régulateur de vol et tout préposé au suivi des vols doivent, à l'égard d'un vol effectué par l'exploitant privé :

a) effectuer le suivi de vol et la surveillance de vol;

b) fournir tout renseignement opérationnel demandé par un membre d'équipage de conduite;

c) aviser en temps opportun les autorités de recherches et de sauvetage si un vol est en retard ou manquant.

Instrument Approaches — Landing

604.28 No person shall, in an aircraft operated by a private operator, conduct a landing following an instrument approach unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

[**604.29** to **604.35** reserved]

Division III — Flight Operations — Documents

Checklist

604.36 (1) A private operator shall provide every crew member with the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(*a*) or with the part of the checklist that is necessary for the performance of the crew member's duties.

(2) Every crew member shall follow, in the performance of his or her duties, the checklist or part of the checklist referred to in subsection (1).

Aircraft Operating Manual

604.37 (1) A private operator may establish an aircraft operating manual for the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall

(*a*) contain aircraft operating procedures that are consistent with those contained in the aircraft flight manual;

(*b*) contain, if the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in that manual, and clearly identify them as aircraft flight manual requirements;

(*c*) contain the private operator's standard operating procedures, if any; and

(*d*) identify the aircraft to which it relates.

Operational Flight Data Sheet

604.38 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless an operational flight data sheet has been prepared and contains the following information:

(*a*) the date of the flight;

(*b*) the aircraft's nationality mark and registration mark;

(*c*) the name of the pilot-in-command;

(*d*) the departure aerodrome;

(*e*) the destination aerodrome;

(*f*) the alternate aerodrome, if any;

(*g*) the estimated flight time;

(*h*) the fuel endurance;

(*i*) the weight of the fuel on board the aircraft;

(*j*) the zero fuel weight of the aircraft;

(*k*) the take-off weight and centre of gravity of the aircraft;

(*l*) the number of persons on board the aircraft;

(*m*) the proposed time of departure; and

(*n*) the estimated time of arrival.

Approches aux instruments — atterrissage

604.28 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, un atterrissage après une approche aux instruments à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

[**604.29** à **604.35** réservés]

Section III — opérations aériennes — documents

Liste de vérifications

604.36 (1) L'exploitant privé fournit à chaque membre d'équipage la liste de vérifications visée à l'alinéa 602.60(1)*a*) ou la partie de celle-ci qui est nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, dans l'exercice de leurs fonctions, la liste de vérifications ou la partie de celle-ci visées au paragraphe (1).

Manuel d'utilisation de l'aéronef

604.37 (1) L'exploitant privé peut établir un manuel d'utilisation de l'aéronef pour l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux exigences suivantes :

a) il contient des procédures d'utilisation de l'aéronef qui sont conformes à celles contenues dans le manuel de vol de l'aéronef;

b) il contient, si le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et limites de performances de l'aéronef précisées dans ce manuel, et indique clairement qu'elles sont des exigences du manuel de vol de l'aéronef;

c) il contient, le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

d) il indique l'aéronef pour lequel il a été établi.

Fiche de données de vol exploitation

604.38 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que n'ait été préparée une fiche de données de vol exploitation qui contient les renseignements suivants :

a) la date du vol;

b) la marque de nationalité de l'aéronef et sa marque d'immatriculation;

c) le nom du commandant de bord;

d) l'aérodrome de départ;

e) l'aérodrome de destination;

f) l'aérodrome de dégagement, le cas échéant;

g) le temps de vol prévu;

h) l'autonomie en carburant;

i) la masse du carburant à bord de l'aéronef;

j) la masse de l'aéronef sans carburant;

k) la masse au décollage et le centre de gravité de l'aéronef;

l) le nombre de personnes à bord de l'aéronef;

m) l'heure de départ proposée;

n) l'heure d'arrivée prévue.

(2) The pilot-in-command of an aircraft referred to in subsection (1) shall, on the completion of each flight, record on the operational flight data sheet the flight time, time of departure, time of arrival and aerodrome of arrival.

(3) The private operator shall retain a copy of the operational flight data sheet for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

[**604.39** to **604.45** reserved]

Division IV — Flight Operations — Special Authorizations

Minimum Performance Capability of Long-range Navigation Systems

604.46 (1) For the purposes of this Division, a long-range navigation system shall have the following performance capability:

(*a*) the standard deviation of the lateral track deviations is less than 6.3 nautical miles;

(*b*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 30 or more nautical miles from the cleared track is less than 5.3 x 10^{-4}; and

(*c*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 50 to 70 nautical miles from the cleared track is less than 1.3 x 10^{-4}.

(2) For the purposes of this Division, a global navigation satellite system (GNSS) receiver is considered to be a long-range navigation system if it is installed in accordance with the requirements of Advisory Circular 20-138B, entitled *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, dated September 27, 2010 and published by the Federal Aviation Administration of the United States, as amended from time to time.

General Prohibition — Special Authorizations

604.47 No person shall carry out any activity referred to in this Division or in respect of which the Minister has established requirements under subsection 604.74(1) unless that person is a private operator.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

604.48 (1) For the purposes of section 602.122, a pilot-in-command may conduct an IFR flight in an aircraft operated by a private operator when an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary if

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the estimated flight time is not more than six hours and the departure aerodrome is located in North America, Bermuda or the Caribbean islands;

(*c*) the forecast or reported weather at the destination aerodrome, from one hour before until one hour after the estimated time of arrival, does not include

(i) conditions, including fog or precipitation, that restrict flight visibility to less than three miles,

(ii) a thunderstorm,

(iii) a ceiling of less than 1,000 feet above the FAF altitude and a ground visibility of less than three miles,

(2) Le commandant de bord d’un aéronef visé au paragraphe (1) inscrit, à la fin de chaque vol, sur la fiche de données de vol exploitation, le temps de vol, l’heure de départ, l’heure d’arrivée et l’aérodrome d’arrivée.

(3) L’exploitant privé conserve une copie de la fiche de données de vol exploitation pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

[**604.39** à **604.45** réservés]

Section IV — opérations aériennes — autorisations spéciales

Performances minimales d’un système de navigation à longue portée

604.46 (1) Pour l’application de la présente section, tout système de navigation à longue portée doit être conforme aux performances minimales suivantes :

a) l’écart type des écarts de route latéraux est inférieur à 6,3 milles marins;

b) la proportion du temps de vol total qui est passée par l’aéronef à une distance de 30 milles marins ou plus de la route autorisée est inférieure à 5,3 x 10^{-4};

c) la proportion de temps de vol total qui est passée par l’aéronef à une distance de 50 à 70 milles marins de la route autorisée est inférieure à 1,3 x 10^{-4}.

(2) Pour l’application de la présente section, un récepteur utilisant le système mondial de navigation par satellite (GNSS) est considéré comme un système de navigation à longue portée s’il est installé en conformité avec les exigences de la circulaire consultative 20-138B, intitulée *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, publiée par la Federal Aviation Administration des États-Unis, datée du 27 septembre 2010, avec ses modifications successives.

Interdiction générale — autorisations spéciales

604.47 Il est interdit, sauf à un exploitant privé, d’effectuer toute activité qui est visée à la présente section ou à l’égard de laquelle le ministre a établi des exigences en vertu du paragraphe 604.74(1).

Aucun aérodrome de dégagement — vol IFR

604.48 (1) Pour l’application de l’article 602.122, il est permis au commandant de bord d’effectuer, à bord d’un aéronef exploité par un exploitant privé, un vol IFR lorsque aucun aérodrome de dégagement n’est indiqué dans le plan de vol IFR ou l’itinéraire de vol IFR si les conditions suivantes sont respectées :

a) l’exploitant privé y est autorisé aux termes d’une autorisation spéciale;

b) le temps de vol prévu ne dépasse pas six heures et l’aérodrome de départ est situé en Amérique du Nord, aux Bermudes ou dans les îles des Caraïbes;

c) les conditions météorologiques prévues ou communiquées à l’aérodrome de destination pour la période commençant une heure avant l’heure d’arrivée prévue et se terminant une heure après celle-ci ne comportent aucun des éléments suivants :

(i) des conditions, y compris du brouillard ou des précipitations, qui limitent la visibilité en vol à moins de trois milles,

(ii) un orage,

(iv) a ceiling of less than 1,500 feet above the minimum descent altitude and a ground visibility of less than six miles, or

(v) freezing rain, freezing drizzle or sleet;

(*d*) in the case of an aeroplane, the destination aerodrome

(i) has at least two runways that are

(A) operational,

(B) separate and not reciprocal directions of the same runway, and

(C) suitable for the aeroplane on the basis of the aircraft operating procedures, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual, and the factors that affect the performance of the aeroplane, such as atmospheric and surface conditions, and

(ii) is equipped with an emergency electrical power supply to operate the equipment and facilities that are essential for a safe landing of the aeroplane in the event of a failure of the main electrical power supply; and

(*e*) every flight crew member has received training, for which the validity period has not expired, in the conduct of an IFR flight when an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary.

(2) If the requirements of paragraphs (1)(*a*) to (*e*) are met, and regardless of the departure aerodrome, the pilot-in-command of an aircraft that is operated by a private operator, and that is on a flight to a destination aerodrome in Canada, may file a new IFR flight plan or a new IFR flight itinerary that does not include an alternate aerodrome when the aircraft is within six hours' flight time of the destination aerodrome.

Take-off Minima

604.49 For the purposes of paragraph 602.126(1)(*b*),

(*a*) a pilot-in-command may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator when the reported RVR is at least 1,200 feet or the reported ground visibility is at least one quarter of a statute mile if

(i) the private operator is authorized to do so under a special authorization,

(ii) the aircraft is operated by at least two flight crew members,

(iii) the flight plan filed for the flight specifies a take-off alternate aerodrome that

(A) in the case of a twin-engined aeroplane, is within the distance that can be flown in 60 minutes at normal cruising speed, or

(B) in the case of an aeroplane with three or more engines, is within the distance that can be flown in 120 minutes at normal cruising speed,

(iv) every flight crew member has received the following training for which the validity period has not expired:

(A) take-off alternate aerodrome requirements,

(B) pilot-in-command experience requirements,

(iii) un plafond de moins de 1 000 pieds au-dessus de l'altitude du FAF et une visibilité au sol de moins de trois milles,

(iv) un plafond de moins de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude minimale de descente et une visibilité au sol de moins de six milles,

(v) de la pluie verglaçante, de la bruine verglaçante ou du grésil;

d) dans le cas d'un avion, l'aérodrome de destination :

(i) d'une part, possède au moins deux pistes qui sont conformes aux exigences suivantes :

(A) elles sont fonctionnelles,

(B) elles sont séparées et ne sont pas des routes inverses de la même piste,

(C) elles conviennent à l'avion, compte tenu des procédures d'utilisation de l'aéronef, des données et des limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef et des facteurs qui ont une incidence sur les performances de l'avion, tels que les conditions atmosphériques ou les conditions de la surface,

(ii) d'autre part, est équipé d'une source d'alimentation électrique de secours pour faire fonctionner l'équipement et les installations qui sont essentiels à la sécurité de l'atterrissage de l'avion en cas de défaillance du système d'alimentation électrique principal;

e) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les exigences relatives à la conduite d'un vol IFR lorsque aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR.

(2) Si les exigences des alinéas (1)*a*) à *e*) sont respectées, le commandant de bord d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et dont le vol est à destination d'un aérodrome situé au Canada peut déposer, quel que soit l'aérodrome de départ, un nouveau plan de vol IFR ou un nouvel itinéraire de vol IFR qui ne comprennent pas d'aérodrome de dégagement lorsque cet aéronef se trouve à moins de six heures de temps de vol de l'aérodrome de destination.

Minimums de décollage

604.49 Pour l'application de l'alinéa 602.126(1)*b*) :

a) il est permis au commandant de bord d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé lorsque la RVR communiquée est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol communiquée est d'au moins un quart de mille terrestre si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale,

(ii) l'aéronef est utilisé par au moins deux membres d'équipage de conduite,

(iii) le plan de vol déposé pour le vol précise un aérodrome de dégagement au décollage qui :

(A) dans le cas d'un avion bimoteur, se trouve à une distance qui peut être parcourue en 60 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(B) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, se trouve à une distance qui peut être parcourue en 120 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière normale,

(iv) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation suivante dont la période de validité n'est pas expirée :

(A) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(C) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(D) minimum aircraft and runway equipment requirements,

(v) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions that may be in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) verifies that the RVR is at least 1,200 feet or the ground visibility is at least one quarter of a statute mile,

(vi) the runway is equipped with high-intensity runway lights, or runway centre line lights, that are serviceable and functioning and that are visible to the pilot throughout the take-off run, or with runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run,

(vii) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(viii) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative, and

(ix) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph; and

(*b*) a pilot-in-command may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator when the reported RVR is at least 600 feet if

(i) the private operator is authorized to do so under a special authorization,

(ii) the aircraft is operated by at least two flight crew members,

(iii) the flight plan filed for the flight specifies a take-off alternate aerodrome that is within the distance that can be flown in 120 minutes at the one-engine inoperative cruise speed,

(iv) every flight crew member has received the following training for which the validity period has not expired:

(A) ground training in

(I) take-off alternate aerodrome requirements,

(II) pilot-in-command experience requirements,

(III) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(IV) minimum aircraft and runway equipment requirements, and

(B) level C or D flight simulator training that includes

(I) one completed take-off at an RVR of 600 feet, and

(II) one rejected take-off, at an RVR of 600 feet, that includes an engine failure,

(v) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions that may be in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(B) les exigences concernant l’expérience du commandant de bord,

(C) la responsabilité du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d’obstacles,

(D) les exigences minimales concernant l’aéronef et le matériel de piste,

(v) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui peut se trouver dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l’aide des données et limites de performances de l’aéronef précisées dans le manuel de vol de l’aéronef — que l’aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d’une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(II) d’autre part, demeure au moins à l’altitude minimale en route jusqu’à l’aérodrome de dégagement au décollage,

(C) a vérifié que la RVR est d’au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol est d’au moins un quart de mille terrestre,

(vi) la piste est dotée de feux de piste de haute intensité, ou de feux d’axe de piste, en état de service et en état de fonctionnement, à la vue du pilote pendant la course au décollage, ou de marques d’axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(vii) les indicateurs d’assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l’assiette longitudinale et latérale de l’aéronef, y compris des repères d’assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l’axe de référence, et ce, jusqu’à 15°,

(viii) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d’assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(ix) chaque membre d’équipage de conduite a démontré à l’exploitant privé qu’il est en mesure d’utiliser l’aéronef conformément au présent alinéa;

b) il est permis au commandant de bord d’effectuer le décollage d’un aéronef exploité par un exploitant privé lorsque la RVR communiquée est d’au moins 600 pieds si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l’exploitant privé y est autorisé aux termes d’une autorisation spéciale,

(ii) l’aéronef est utilisé par au moins deux membres d’équipage de conduite,

(iii) le plan de vol déposé pour le vol précise un aérodrome de dégagement au décollage qui se trouve à une distance qui peut être parcourue en 120 minutes de vol ou moins à la vitesse de croisière avec un moteur inopérant,

(iv) chaque membre d’équipage de conduite a reçu la formation suivante dont la période de validité n’est pas expirée :

(A) une formation donnée au sol portant sur les éléments suivants :

(I) les exigences concernant l’aérodrome de dégagement au décollage,

(II) les exigences concernant l’expérience du commandant de bord,

(III) la responsabilité du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d’obstacles,

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) verifies that the RVR is at least 600 feet,

(vi) the runway is equipped

(A) with high-intensity runway lights, and runway centre line lights, that are serviceable and functioning and that are visible to the pilot throughout the take-off run, and with runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run, and

(B) with two RVR sensors that each show an RVR of at least 600 feet, one sensor being situated at the approach end of the runway and the other at

(I) the mid-point of the runway, or

(II) the departure end of the runway, if the runway is equipped with three RVR sensors and the sensor situated at the mid-point is not serviceable,

(vii) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(viii) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative, and

(ix) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph.

(IV) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(B) une formation donnée au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D comprenant les éléments suivants :

(I) un décollage complet par une RVR de 600 pieds,

(II) un décollage interrompu par une RVR de 600 pieds comprenant une panne moteur,

(v) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui peut se trouver dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement au décollage,

(C) a vérifié que la RVR est d'au moins 600 pieds,

(vi) la piste est dotée :

(A) d'une part, de feux de piste haute intensité et de feux d'axe de piste, en état de service et en état de fonctionnement, à la vue du pilote pendant la course au décollage, et de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(B) d'autre part, de deux capteurs RVR qui indiquent chacun une RVR d'au moins 600 pieds, l'un situé à l'extrémité d'approche de la piste et l'autre :

(I) soit à mi-piste,

(II) soit à l'extrémité de départ de la piste, si celle-ci est dotée de trois capteurs RVR et si le capteur à mi-piste n'est pas en état de service,

(vii) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(viii) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(ix) chaque membre d'équipage de conduite a démontré à l'exploitant privé qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa.

Instrument Procedures — GNSS

604.50 No person shall conduct an instrument procedure using a GNSS receiver in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) every flight crew member has received the following training for which the validity period has not expired:

(i) ground training in

(A) the GNSS and its theory of operation,

(B) the operation of the model of GNSS receiver that will be used, and

(C) the actions to be taken in response to GNSS receiver warnings and messages, and

Procédures aux instruments — GNSS

604.50 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, une procédure aux instruments au moyen d'un récepteur GNSS à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation suivante dont la période de validité n'est pas expirée :

(i) une formation donnée au sol portant sur ce qui suit :

(A) le GNSS et sa théorie de fonctionnement,

(B) l'utilisation du modèle de récepteur GNSS qui sera utilisé,

(C) les mesures à prendre en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GNSS,

(ii) in-flight training

(A) in the operation of the model of GNSS receiver that will be used,

(B) in the actions to be taken in response to GNSS receiver warnings and messages,

(C) in the use of the GNSS receiver for instrument procedures and other associated duties for each crew position that the flight crew member will occupy,

(D) provided

(I) on board an aircraft, or

(II) using a Level C or D flight simulator equipped with the same model of GNSS receiver as is installed in the private operator's aircraft or with a model with a user interface comparable to the user interface of that GNSS receiver, and

(E) provided by a pilot who has received training on the same model of GNSS receiver as is installed in the private operator's aircraft or on a model with a user interface comparable to the user interface of that GNSS receiver;

(*c*) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to conduct an instrument approach using a GNSS receiver in accordance with this section;

(*d*) the coverage area of the GNSS receiver database is compatible with the area of operation in which the aircraft will be operated;

(*e*) the private operator has established procedures to ensure that

(i) the GNSS receiver database is updated so that it remains current,

(ii) flight crew members who identify GNSS receiver database errors communicate those errors to the private operator, and

(iii) the GNSS receiver database errors identified are communicated to the private operator's other personnel and to the GNSS receiver database provider;

(*f*) if the aircraft is designed to be operated by one flight crew member, the GNSS course deviation and distance displays are located at the pilot station normally occupied by the pilot-in-command and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*g*) if the aircraft is designed to be operated by two flight crew members, the GNSS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*h*) if the aircraft is designed to be operated by one flight crew member, but can be operated by two flight crew members,

(i) the control display unit that is linked to the GNSS receiver is centrally located in relation to the two pilot stations and provides navigation information that is visible to the pilot not flying, or

(ii) the GNSS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew members who occupy those pilot stations; and

(*i*) the private operator has established GNSS approach procedures in order to prevent confusion between GNSS distance information and distance measuring equipment (DME) information.

(ii) une formation donnée en vol qui, à la fois :

(A) porte sur l'utilisation du modèle de récepteur GNSS qui sera utilisé,

(B) porte sur les mesures à prendre en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GNSS,

(C) porte sur l'utilisation du récepteur GNSS pour les procédures aux instruments et les autres fonctions connexes relatives à chaque poste d'équipage que le membre d'équipage de conduite occupera,

(D) est donnée :

(I) soit à bord d'un aéronef,

(II) soit au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D muni du même modèle de récepteur GNSS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface utilisateur comparable à celle de ce récepteur GNSS,

(E) est donnée par un pilote qui a reçu une formation au moyen du même modèle de récepteur GNSS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GNSS;

c) chaque membre d'équipage de conduite a démontré à l'exploitant privé qu'il est en mesure d'effectuer une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GNSS conformément au présent article;

d) la zone de couverture de la base de données du récepteur GNSS est compatible avec la zone d'exploitation dans laquelle l'aéronef sera utilisé;

e) l'exploitant privé a établi des procédures pour que, à la fois :

(i) la base de données du récepteur GNSS soit mise à jour de manière que ses données demeurent actuelles,

(ii) les membres d'équipage de conduite qui repèrent des erreurs dans la base de données du récepteur GNSS les communiquent à l'exploitant privé,

(iii) les renseignements relatifs aux erreurs dans la base de données du récepteur GNSS soient communiqués aux autres membres du personnel de l'exploitant privé et au fournisseur de base de données GNSS;

f) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par un seul membre d'équipage de conduite, l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé au poste pilote que le commandant de bord occupe en temps normal et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui l'occupe;

g) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par deux membres d'équipage de conduite, l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

h) si l'aéronef est conçu pour être utilisé par un seul membre d'équipage de conduite, mais qu'il peut être utilisé par deux membres d'équipage de conduite :

(i) soit le panneau de commande et d'affichage relié au récepteur GNSS est installé au centre par rapport aux deux postes pilotes et fournit des renseignements de navigation qui sont visibles pour le pilote qui n'est pas aux commandes,

(ii) soit l'affichage de déviation de cap et de distance GNSS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

i) l'exploitant privé a établi une procédure d'approche GNSS qui permet d'éviter toute confusion entre les mesures de distance GNSS et les mesures fournies par l'équipement de mesure de distance (DME).

Precision Approaches — CAT II and CAT III

604.51 No person shall conduct a CAT II or a CAT III precision approach in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the requirements of section 602.128 are met;

(*c*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, ground training for which the validity period has not expired that includes the following elements:

(i) the characteristics, capabilities and limitations of the instrument landing system (ILS), including how its performance is affected by interference from other airborne or taxiing aircraft and from ground vehicles,

(ii) the characteristics of the visual aids and the limitations on their use in reduced visibility at the various glide path angles and cockpit cut-off angles, and the height at which visual cues are expected to appear in actual operating conditions,

(iii) the operation, capabilities and limitations of the airborne systems,

(iv) the procedures and techniques for an approach, a missed approach and a rejected landing, and a description of the factors affecting height loss during a missed approach in normal and abnormal aircraft configurations,

(v) the use and limitations of RVR, including the applicability of RVR readings from different positions along the runway,

(vi) obstacle limitation surfaces, obstacle-free zones, missed approach design criteria, obstacle clearance for a CAT II or CAT III precision approach, and obstacle clearance for a go-around and a rejected landing,

(vii) the effects of turbulence, precipitation and low level windshear,

(viii) the procedures and techniques for making the transition from instrument flight to visual flight in low RVR conditions, including the geometry of eye, wheel and antenna positions in relation to ILS reference datum height,

(ix) the actions to be taken if the required visual reference becomes inadequate when the aircraft is below the decision height, and the technique to be used for making the transition from visual flight to instrument flight if a go-around is necessary,

(x) the actions to be taken in the event of a failure of the approach and landing equipment above and below the decision height or alert height,

(xi) the recognition of a failure of the ground equipment, and the actions to be taken in the event of such a failure,

(xii) the factors to be taken into account in the determination of the decision height or alert height,

(xiii) the effect of aircraft malfunctions, including engine failure, on auto-throttle and auto-pilot performance,

(xiv) the procedures to be followed and the precautions to be taken while taxiing in reduced visibility, and

(xv) the standard operating procedures to be followed by crew members in normal, abnormal and emergency conditions;

(*d*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, training on a synthetic flight training device that includes the following elements:

(i) two approaches, at least one of which is in an engine-out configuration if the aircraft is certified under Part V to perform in that configuration,

Approches de précision — CAT II et CAT III

604.51 Il est interdit d’effectuer, à bord d’un aéronef exploité par un exploitant privé, une approche de précision de CAT II ou de CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l’exploitant privé y est autorisé aux termes d’une autorisation spéciale;

b) les exigences de l’article 602.128 sont respectées;

c) chaque membre d’équipage de conduite a reçu, à l’égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation donnée au sol dont la période de validité n’est pas expirée et qui porte sur les éléments suivants :

(i) les caractéristiques, les capacités et les limites du système d’atterrissage aux instruments (ILS), y compris les effets, sur ses performances, de l’interférence causée par d’autres aéronefs qui sont en vol ou qui circulent au sol et par des véhicules au sol,

(ii) les caractéristiques des aides visuelles et les limites quant à leur utilisation par visibilité réduite suivant différents angles de descente et angles morts du poste de pilotage, et la hauteur à laquelle les repères visuels sont censés être visibles dans des conditions d’exploitation réelles,

(iii) l’utilisation, les capacités et les limites des systèmes de bord,

(iv) la procédure et les techniques d’approche, d’approche interrompue et d’atterrissage interrompu, et la description des facteurs qui ont une incidence sur la perte d’altitude au cours d’une approche interrompue dans des configurations d’aéronef normales et anormales,

(v) l’utilisation et les limites de la RVR, y compris l’applicabilité des mesures de RVR à partir de différents points le long de la piste,

(vi) les surfaces de limitation d’obstacles, les zones dégagées d’obstacles, les critères de conception d’approche interrompue, la marge de franchissement d’obstacles dans le cas des approches de précision de CAT II ou de CAT III et la marge de franchissement d’obstacles pour la remise des gaz et les atterrissages interrompus,

(vii) les effets du cisaillement du vent à basse altitude, de la turbulence et des précipitations,

(viii) la procédure et les techniques pour effectuer la transition du vol aux instruments au vol à vue dans des conditions de faible RVR, y compris l’angle formé par la position de l’œil, de la roue et de l’antenne par rapport à la hauteur du point de repère ILS,

(ix) les mesures à prendre si la référence visuelle requise devient insuffisante lorsque l’aéronef est au-dessous de la hauteur de décision, et la technique à utiliser pour effectuer la transition du vol à vue au vol aux instruments s’il est nécessaire d’effectuer une remise des gaz,

(x) les mesures à prendre en cas de panne de l’équipement d’approche et d’atterrissage au-dessus et au-dessous de la hauteur de décision ou de la hauteur d’alerte,

(xi) la reconnaissance d’une panne de l’équipement au sol et les mesures à prendre dans ce cas,

(xii) les facteurs à prendre en considération dans le calcul de la hauteur de décision ou de la hauteur d’alerte,

(xiii) les effets d’un mauvais fonctionnement de l’aéronef, y compris une panne moteur, sur les performances des automanettes et du pilote automatique,

(xiv) la procédure et les précautions à prendre pendant la circulation au sol par visibilité réduite,

(ii) a missed approach from the lowest minima specified in the special authorization, or a rejected landing, as applicable,

(iii) an automatic landing or a manual landing from one of the approaches, as applicable, at the maximum crosswind authorized for the aircraft, and

(iv) for CAT III approaches based on the use of a fail-passive rollout control system, a manual rollout using visual references or a combination of visual and instrument references;

(*e*) every flight crew member has received, in respect of CAT II and CAT III precision approaches, training on a synthetic flight training device for which the validity period has not expired that includes the following elements:

(i) one precision approach resulting in a landing, and

(ii) a missed approach from the lowest minima specified in the special authorization, or a rejected landing, as applicable; and

(*f*) every flight crew member has demonstrated to the private operator the ability to operate the aircraft in accordance with this section.

(xv) les procédures d'utilisation normalisées que l'équipage de conduite doit suivre dans des conditions normales, anormales et d'urgence;

d) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, à l'égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation qui est donnée au moyen d'un équipement d'entraînement synthétique de vol, et qui porte sur les éléments suivants :

(i) deux approches, dont au moins une est effectuée avec une configuration de moteur en panne si l'aéronef est certifié sous le régime de la partie V pour être utilisé dans cette configuration,

(ii) une approche interrompue à partir des minimums les plus bas précisés dans l'autorisation spéciale ou un atterrissage interrompu, selon le cas,

(iii) un atterrissage automatique ou un atterrissage manuel à partir d'une des approches, selon le cas, par le vent de travers maximal autorisé pour l'aéronef,

(iv) dans le cas des approches de CAT III qui dépendent de l'utilisation d'un système de commande de roulis « passif après panne », une course à l'atterrissage effectuée manuellement à l'aide de repères visuels ou d'une combinaison de repères visuels et de repères obtenus au moyen d'instruments de bord;

e) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, à l'égard des approches de précision de CAT II et de CAT III, une formation qui est donnée au moyen d'un équipement d'entraînement synthétique de vol, dont la période de validité n'est pas expirée, et qui porte sur les éléments suivants :

(i) une approche de précision suivie d'un atterrissage,

(ii) une approche interrompue à partir des minimums les plus bas précisés dans l'autorisation spéciale ou un atterrissage interrompu, selon le cas;

f) chaque membre d'équipage de conduite a démontré à l'exploitant privé qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article.

Instrument Procedures — *Restricted Canada Air Pilot*

604.52 No person shall, in an aircraft operated by a private operator, conduct an instrument procedure that is specified in the *Restricted Canada Air Pilot* for an aerodrome unless

(*a*) the private operator is authorized to do so under a special authorization;

(*b*) the person conducts the procedure in accordance with the requirements set out in the *Restricted Canada Air Pilot* in respect of the procedure; and

(*c*) every flight crew member has received the training necessary to mitigate the risks or hazards associated with that procedure with respect to the safety of the aircraft, persons or property, and the validity period for that training has not expired.

Procédures aux instruments — *Canada Air Pilot restreint*

604.52 Il est interdit à toute personne d'effectuer, à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé, une procédure aux instruments précisée dans le *Canada Air Pilot restreint* pour un aérodrome à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé y est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale;

b) la personne effectue la procédure conformément aux exigences prévues dans le *Canada Air Pilot restreint* à l'égard de celle-ci;

c) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation nécessaire pour atténuer les risques ou les dangers que comporte la procédure à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens et la période de validité de cette formation n'est pas expirée.

CMNPS and RNPC Requirements

604.53 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) or required navigation performance capability (RNPC) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with CMNPS or RNPC;

Exigences CMNPS et RNPC

604.53 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou aux performances minimales de navigation requises (RNPC) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux spécifications CMNPS ou RNPC;

(*b*) every flight crew member has received CMNPS or RNPC training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems or is operated as follows:

(i) in the case of an aircraft equipped only with the radio navigation equipment referred to in paragraph 605.18(*j*), the aircraft is operated only on high level airways, and

(ii) in the case of an aircraft equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system, the aircraft is operated only in RNPC airspace

(A) on high level fixed RNAV routes,

(B) on direct routes that begin and end within the reception range of ground-based navigation aids, or

(C) on high level airways.

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les CMNPS ou les RNPC, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants ou est utilisé comme suit :

(i) dans le cas d'un aéronef muni uniquement de l'équipement de radionavigation visé à l'alinéa 605.18*j*), il est utilisé exclusivement sur des voies aériennes supérieures,

(ii) dans le cas d'un aéronef muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont un est un système de navigation à longue portée, il est utilisé uniquement dans l'espace aérien RNPC, selon le cas :

(A) sur des routes RNAV supérieures fixes,

(B) sur des routes directes qui commencent et finissent en deçà de la portée utile d'aides terrestres à la navigation,

(C) sur des voies aériennes supérieures.

RNPC Requirements — High Level Fixed RNAV Routes

604.54 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated on a high level fixed RNAV route in accordance with required navigation performance capability (RNPC) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNPC;

(*b*) every flight crew member has received RNPC training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

Exigences RNPC — routes RNAV supérieures fixes

604.54 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé sur une route RNAV fixe de l'espace aérien supérieur conformément aux performances minimales de navigation requises (RNPC) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux RNPC;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNPC, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system.

NAT-MNPS Requirements

604.55 (1) No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with North Atlantic minimum navigation performance specifications (NAT-MNPS) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with NAT-MNPS;

(*b*) every flight crew member has received NAT-MNPS training, for which the validity period has not expired, in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the actions to be taken in the event of a discrepancy among long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) contingency procedures,

(v) the actions to be taken in the event of a failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including realignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems; and

(*c*) subject to subsections (2) and (4), the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems.

(2) No person shall operate, in NAT-MNPS airspace, an aircraft operated by a private operator that is equipped with only one long-range navigation system, or that has only one functioning long-range navigation system, except on routes that are specified by the civil aviation authority of a contracting state as routes for aircraft equipped with only one long-range navigation system.

(3) If the long-range navigation system referred to in subsection (2) is a GNSS receiver, it may be used if

(*a*) a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval has been issued in respect of the GNSS receiver; or

(*b*) the GNSS receiver meets the performance requirements of Technical Standard Order TSO-C196a, *Airborne Supplemental Navigation Sensors for Global Positioning System Equipment Using Aircraft-Based Augmentation*, published by the Federal Aviation Administration of the United States.

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont l'un est un système de navigation à longue portée.

Exigences NAT-MNPS

604.55 (1) Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément à des spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser cet aéronef conformément aux NAT-MNPS;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les NAT-MNPS, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée et la méthode pour déterminer quel système est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures de contingence,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) sous réserve des paragraphes (2) et (4), l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants.

(2) Il est interdit d'utiliser, dans l'espace aérien NAT-MNPS, un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui est muni d'un seul système de navigation à longue portée, ou dont un seul système de navigation à longue portée est en état de fonctionnement, sauf sur les routes précisées par l'autorité de l'aviation civile d'un État contractant en tant que routes pour les aéronefs munis d'un seul système de navigation à longue portée.

(3) Si le système de navigation à longue portée visé au paragraphe (2) est un récepteur GNSS, celui-ci peut être utilisé si l'une ou l'autre des conditions suivantes est respectée :

a) une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) a été délivrée à l'égard du récepteur GNSS;

b) le récepteur GNSS est conforme aux exigences de performance des spécifications techniques TSO-C196a, *Airborne Supplemental Navigation Sensors for Global Positioning System Equipment Using Aircraft-Based Augmentation*, publiées par la Federal Aviation Administration des États-Unis.

(4) No person shall operate, in NAT-MNPS airspace, an aircraft operated by a private operator that is equipped only with short-range navigation equipment (VOR, DME, ADF), except on routes G3 or G11.

RVSM Requirements

604.56 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with reduced vertical separation minima (RVSM) unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RVSM;

(*b*) every flight crew member has received RVSM training, for which the validity period has not expired, in

(i) the floor, ceiling and horizontal boundaries of RVSM airspace,

(ii) rules on the exclusion of non-RVSM-compliant aircraft from the airspace,

(iii) the procedures to be followed by flight crew members with respect to

(A) pre-flight and in-flight altimeter checks,

(B) use of the automatic altitude control system,

(C) items on the minimum equipment list,

(D) in-flight contingencies,

(E) weather deviation procedures,

(F) track offset procedures for wake turbulence,

(G) inconsequential collision-avoidance systems alerts, and

(H) pilot level-off call,

(iv) procedures relating to non-RVSM-compliant aircraft required to carry out ferry flights, humanitarian flights or delivery flights, and

(v) the use of an Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and a Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS);

(*c*) the aircraft meets the following eligibility requirements set out in Advisory Circular 91–85, entitled *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*, published by the Federal Aviation Administration of the United States:

(i) in respect of aircraft performance, the requirements set out in paragraphs 8c(3), 8c(4), 8c(8), 8d and 10b(5)(d)*6*, and

(ii) in respect of aircraft equipment, the requirements set out in paragraphs 9a to 9d;

(*d*) the private operator meets the aircraft continued airworthiness maintenance requirements set out in paragraphs 11d, 11e and 11g of the advisory circular referred to in paragraph (*c*); and

(*e*) the aircraft is equipped with a navigation system that meets the requirements set out in paragraph 1.3.3, subparagraphs 1.3.4a) and b), and paragraph 1.3.5 of NAT Doc 007, entitled *Guidance Concerning Air Navigation In and Above the North Atlantic MNPS Airspace*, published by ICAO.

(4) Il est interdit d’utiliser, dans l’espace aérien NAT-MNPS, un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui est muni uniquement d’équipement de navigation à courte portée (VOR, DME, ADF), sauf sur les routes G3 ou G11.

Exigences RVSM

604.56 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu’un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux minimums d’espacement vertical réduit (RVSM) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l’exploitant privé est autorisé aux termes d’une autorisation spéciale à utiliser l’aéronef conformément aux RVSM;

b) chaque membre d’équipage de conduite a reçu une formation sur les RVSM, dont la période de validité n’est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) le plancher, le plafond et les limites horizontales de l’espace aérien RVSM,

(ii) les règles d’exclusion, de cet espace, des aéronefs inaptes au vol RVSM,

(iii) les procédures à suivre par les membres d’équipage de conduite à l’égard des éléments suivants :

(A) la vérification avant vol et en vol de l’altimètre,

(B) l’utilisation du système automatique de maintien de l’altitude,

(C) les articles de la liste d’équipement minimal,

(D) les cas d’imprévu en vol,

(E) les procédures d’évitement des perturbations météorologiques,

(F) les procédures de déroutement en cas de turbulences de sillage,

(G) les avertissements sans conséquence des systèmes d’évitement d’abordage,

(H) les appels de mise en palier,

(iv) les procédures relatives aux aéronefs inaptes au vol RVSM qui sont appelés à effectuer un vol de convoyage, un vol humanitaire ou un vol de livraison,

(v) l’utilisation d’un système anticollision embarqué (ACAS) et d’un système d’avertissement de trafic et d’évitement d’abordage (TCAS);

c) l’aéronef satisfait aux exigences d’admissibilité ci-après qui sont prévues dans la circulaire consultative 91–85, intitulée *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*, publiée par la Federal Aviation Administration des États-Unis :

(i) relativement aux performances de l’aéronef, les exigences prévues aux alinéas 8c(3), 8c(4), 8c(8), 8d et 10b(5)(d)*6*,

(ii) relativement à l’équipement dont est muni l’aéronef, les exigences prévues aux alinéas 9a à 9d;

d) l’exploitant privé satisfait aux exigences de maintenance pour le maintien de l’état de navigabilité de l’aéronef qui sont prévues aux alinéas 11d, 11e et 11g de la circulaire visée à l’alinéa *c*);

e) l’aéronef est muni d’un système de navigation conforme aux exigences prévues à l’alinéa 1.3.3, aux sous-alinéas 1.3.4a) et b) et à l’alinéa 1.3.5 du document NAT Doc 007, intitulé *Guidance Concerning Air Navigation In and Above the North Atlantic MNPS Airspace*, publié par l’OACI.

RNP 10 Requirements

604.57 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with required navigation performance 10 (RNP 10) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNP 10 requirements;

(*b*) every flight crew member has received RNP 10 training, for which the validity period has not expired, in

(i) flight planning requirements,

(ii) navigation performance requirements,

(iii) enroute procedures, and

(iv) contingency procedures;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNP 10 requirements,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNP 10 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister, using one of the data collection methods set out in section 1.3.3.1.4.2 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual, that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNP 10;

(*d*) the aircraft is equipped with the navigation equipment referred to in sections 1.3.4 and 1.3.6.1 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards, criteria and performance requirements set out in sections 1.3.4.1, 1.3.4.2, 1.3.6.1 and 1.3.11 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 1.3.7, 1.3.8 and 1.3.9.2 to 1.3.9.9 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

Exigences RNP 10

604.57 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la qualité de navigation requise 10 (RNP 10) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser cet aéronef conformément aux exigences RNP 10;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNP 10, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les exigences de planification de vols,

(ii) les exigences en matière de performances de navigation,

(iii) les procédures en route,

(iv) les procédures de contingence;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNP 10,

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNP 10,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre, au moyen d'une des méthodes de collecte de données prévues à l'article 1.3.3.1.4.2 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN, que l'aéronef satisfait aux exigences RNP 10 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni de l'équipement de navigation visé aux articles 1.3.4 et 1.3.6.1 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes, aux critères ou aux exigences de performance prévus aux articles 1.3.4.1, 1.3.4.2, 1.3.6.1 et 1.3.11 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN.

RNP 4 Requirements

604.58 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with required navigation performance 4 (RNP 4) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNP 4 requirements;

(*b*) every flight crew member has received the training referred to in paragraph 604.60(*b*), and the validity period for that training has not expired;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNP 4 requirements,

Exigences RNP 4

604.58 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la qualité de navigation requise 4 (RNP 4) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNP 4;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation visée à l'alinéa 604.60*b*) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNP 4,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNP 4 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNP 4;

(*d*) the aircraft is equipped with the navigation equipment referred to in sections 1.3.3.1 and 1.3.3.2 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards, criteria and functional requirements set out in sections 1.3.3.4 to 1.3.3.7 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 1.3.4.2.1 to 1.3.4.4.4 and 1.3.6 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual.

RNAV 5 Requirements

604.59 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with area navigation 5 (RNAV 5) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNAV 5 requirements;

(*b*) every flight crew member has received the training referred to in paragraph 604.60(*b*) and the validity period for that training has not expired;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNAV 5 requirements,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with another navigation standard with performance criteria that are equivalent to RNAV 5 requirements, or

(iii) the private operator has demonstrated to the Minister that the aircraft meets the navigational accuracy requirements for RNAV 5;

(*d*) the aircraft is equipped with at least one of the position sensors referred to in section 2.3.3 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the position sensors referred to in paragraph (*d*) meet the performance requirements, criteria and functional requirements set out in sections 2.3.3.1 to 2.3.3.3 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual; and

(*f*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in section 2.3.4 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

RNAV 1 and RNAV 2 Requirements

604.60 No person shall file a flight plan indicating that an aircraft operated by a private operator can be operated in accordance with area navigation 1 (RNAV 1) or area navigation 2 (RNAV 2) requirements unless

(*a*) the private operator is authorized under a special authorization to operate the aircraft in accordance with RNAV 1 or RNAV 2 requirements;

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNP 4,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre que l'aéronef satisfait aux exigences RNP 4 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni de l'équipement de navigation visé aux articles 1.3.3.1 et 1.3.3.2 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes, aux critères ou aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 1.3.3.4 à 1.3.3.7 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 1.3.4.2.1 à 1.3.4.4.4 et 1.3.6 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN.

Exigences RNAV 5

604.59 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface 5 (RNAV 5) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNAV 5;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu la formation visée à l'alinéa 604.60*b*) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNAV 5,

(ii) l'aéronef peut être utilisé conformément à une autre norme de navigation dont les critères de performance sont équivalents aux exigences RNAV 5,

(iii) l'exploitant privé a démontré au ministre que l'aéronef satisfait aux exigences RNAV 5 relatives à la précision de navigation;

d) l'aéronef est muni d'au moins un des capteurs de position visés à l'article 2.3.3 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) les capteurs de positions visés à l'alinéa *d*) sont conformes aux exigences de performance, aux critères et aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 2.3.3.1 à 2.3.3.3 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues à l'article 2.3.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN.

Exigences RNAV 1 et RNAV 2

604.60 Il est interdit de déposer un plan de vol indiquant qu'un aéronef exploité par un exploitant privé peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface 1 (RNAV 1) ou à la navigation de surface 2 (RNAV 2) à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé aux termes d'une autorisation spéciale à utiliser l'aéronef conformément aux exigences RNAV 1 et RNAV 2;

(*b*) every flight crew member has received RNAV 1 or RNAV 2 training, for which the validity period has not expired, in

(i) pre-flight procedures for initialization, loading and verification of the area navigation system,

(ii) the normal operation of the area navigation system,

(iii) the procedure for manually updating the position of the area navigation system,

(iv) the method of monitoring and cross-checking the area navigation system,

(v) the operation of the area navigation system in a compass unreliability area,

(vi) malfunction procedures,

(vii) terminal area procedures,

(viii) waypoint symbology, plotting procedures and record-keeping duties and practices,

(ix) timekeeping procedures,

(x) post-flight performance checks,

(xi) flight planning,

(xii) navigation performance requirements,

(xiii) enroute procedures, and

(xiv) contingency procedures;

(*c*) the aircraft meets one of the following eligibility requirements:

(i) the aircraft can be operated in accordance with precision area navigation (P-RNAV) requirements based on GNSS capability under an authorization issued by the competent authority of a contracting state,

(ii) the aircraft can be operated in accordance with area navigation (RNAV) requirements based on DME/DME or DME/DME/IRU capability under an authorization issued by the Federal Aviation Administration of the United States, or

(iii) the aircraft flight manual or the pilot operating handbook, or any equivalent document provided by the manufacturer of the avionics equipment or by the aircraft manufacturer, specifies that the aircraft can be operated in accordance with RNAV 1 or RNAV 2 requirements;

(*d*) the aircraft is equipped with at least one of the pieces of equipment referred to in section 3.3.3 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the performance requirements, criteria and functional requirements set out in sections 3.3.3.1 to 3.3.3.2.1.1 and 3.3.3.2.1.3 to 3.3.3.3 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*f*) every flight crew member has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this section; and

(*g*) the private operator applies the processes, practices and procedures relating to the duties and practices set out in sections 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 to 3.3.4.6 and 3.3.6 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual.

[**604.61** to **604.73** reserved]

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu une formation sur les RNAV 1 ou RNAV 2, dont la période de validité n'est pas expirée, portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures avant vol relatives à l'initialisation, au chargement et à la vérification du système de navigation de surface,

(ii) le fonctionnement normal du système,

(iii) la procédure de mise à jour manuelle de la position du système,

(iv) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système,

(v) l'utilisation du système dans une région d'incertitude compas,

(vi) les procédures à suivre en cas de mauvais fonctionnement,

(vii) les procédures à suivre en régions terminales,

(viii) les symboles des points de cheminement, les procédures de relevé de positions et les tâches et les pratiques de tenue des registres,

(ix) les procédures de tenue de temps,

(x) les vérifications de performance après vol,

(xi) la planification de vols,

(xii) les exigences en matière de performances de navigation,

(xiii) les procédures en route,

(xiv) les procédures de contingence;

c) l'aéronef satisfait à l'une ou l'autre des exigences d'admissibilité suivantes :

(i) l'aéronef peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface de précision (P-RNAV) qui reposent sur la capacité GNSS aux termes d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente d'un État contractant,

(ii) il peut être utilisé conformément aux exigences relatives à la navigation de surface (RNAV) qui reposent sur la capacité DME/DME ou DME/DME/IRU aux termes d'une autorisation délivrée par la Federal Aviation Administration des États-Unis,

(iii) le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation du pilote ou tout document équivalent fourni par le constructeur des équipements avioniques ou par le constructeur de l'aéronef indiquent que celui-ci peut être utilisé conformément aux exigences RNAV 1 ou RNAV 2;

d) l'aéronef est muni d'au moins un des équipements visés à l'article 3.3.3 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes de performances, aux critères et aux exigences fonctionnelles prévus aux articles 3.3.3.1 à 3.3.3.2.1.1 et 3.3.3.2.1.3 à 3.3.3.3 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

f) chaque membre d'équipage de conduite a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article;

g) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et des pratiques prévues aux articles 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 à 3.3.4.6 et 3.3.6 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN.

[**604.61** à **604.73** réservés]

Other Activities Approved by the Minister

604.74 (1) The Minister shall establish requirements in respect of an activity that is not set out in sections 604.48 to 604.60 and in respect of which a special authorization may be issued if

(*a*) the activity is subject to

(i) operational and technical requirements established by ICAO or by the civil aviation authority of a foreign state, or

(ii) a submission to the Minister, by a private operator, an air operator or a third party, that establishes operational and technical requirements and risk mitigation measures based on an analysis of aviation-safety-related hazards;

(*b*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(i), the operational and technical requirements are necessary for the conduct of flights abroad or in Canada by private operators, and those flights can be conducted in a safe manner; and

(*c*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(ii), the operational and technical requirements and risk mitigation measures ensure the safety of the flights conducted by private operators and will not have an adverse effect on aviation safety.

(2) If the Minister establishes requirements in respect of an activity referred to in subsection (1), no person shall, in an aircraft operated by a private operator, carry out the activity unless

(*a*) the private operator is authorized to carry out the activity under a special authorization;

(*b*) every flight crew member has received, if applicable, the training specified by the Minister under subsection (3) in respect of the activity, and the validity period for that training has not expired; and

(*c*) every flight crew member has demonstrated to the Minister the ability to carry out the activity in accordance with the operational and technical requirements referred to in subparagraph (1)(*a*)(i) or (ii), as applicable, and to take the measures that are necessary to manage or mitigate the risks associated with that activity.

(3) The Minister shall specify training in respect of an activity referred to in subsection (1) taking into account

(*a*) any training that is recommended by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of the activity;

(*b*) the risks and hazards associated with the activity with respect to the safety of the aircraft, persons or property; and

(*c*) the level of safety required by the activity.

[**604.75** to **604.80** reserved]

Division V — Flight Operations — Passengers

Flight Attendants

604.81 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall conduct a take-off in an aircraft that is operated by a private operator and that has more than 12 passengers on board unless the crew includes one flight attendant for each unit of 40 passengers or for each portion of such a unit.

(2) A person may conduct a take-off in an aircraft that is operated by a private operator and that has more than 12 passengers and only one flight attendant on board if

(*a*) the aircraft is configured for 50 or fewer passenger seats;

(*b*) the aircraft is a transport category aircraft that has been certified under

Autres activités approuvées par le ministre

604.74 (1) Le ministre établit des exigences à l'égard d'une activité qui n'est pas prévue aux articles 604.48 à 604.60 et à l'égard de laquelle une autorisation spéciale peut être délivrée si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'activité est assujettie, selon le cas :

(i) aux exigences techniques et opérationnelles établies par l'OACI ou l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger,

(ii) à une soumission présentée au ministre, par un exploitant privé, un exploitant aérien ou une tierce partie, qui établit des exigences techniques et opérationnelles et des mesures d'atténuation des risques qui reposent sur une analyse des dangers en matière de sécurité aérienne;

b) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(i), les exigences techniques et opérationnelles sont nécessaires à l'exécution de vols à l'étranger ou au Canada par des exploitants privés, et ces vols peuvent être effectués de façon sécuritaire;

c) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(ii), les exigences techniques et opérationnelles et les mesures d'atténuation des risques assurent la sécurité des vols effectués par des exploitants privés et ne compromettent pas la sécurité aérienne.

(2) Si le ministre établit des exigences à l'égard d'une activité visée au paragraphe (1), il est interdit d'effectuer celle-ci à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé est autorisé à exercer l'activité aux termes d'une autorisation spéciale;

b) chaque membre d'équipage de conduite a reçu, le cas échéant, la formation précisée par le ministre en vertu du paragraphe (3) à l'égard de l'activité et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

c) chaque membre d'équipage de conduite a démontré au ministre qu'il est en mesure d'effectuer l'activité conformément aux exigences techniques et opérationnelles visées aux sous-alinéas (1)*a*)(i) ou (ii), selon le cas, et de prendre les mesures nécessaires pour gérer ou atténuer les risques que comporte l'activité.

(3) Le ministre précise la formation à l'égard d'une activité visée au paragraphe (1) en tenant compte de ce qui suit :

a) toute formation recommandée par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de l'activité;

b) les risques et les dangers que comporte l'activité à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens;

c) le niveau de sécurité exigé par l'activité.

[**604.75** à **604.80** réservés]

Section V — opérations aériennes — passagers

Agents de bord

604.81 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui a plus de 12 passagers à bord à moins que l'équipage ne comprenne un agent de bord par tranche de 40 passagers ou fraction de celle-ci.

(2) Il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui a, à bord, plus de 12 passagers et un seul agent de bord si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'aéronef a une configuration de 50 sièges passagers ou moins;

(i) part 25, title 14, of the *Code of Federal Regulations* of the United States, in the version in effect on March 6, 1980 or after that date,

(ii) the *European Joint Aviation Requirements — Large Aeroplanes* (JAR-25), published by the Joint Aviation Authorities, in the version in effect on November 30, 1981 or after that date,

(iii) the *Certification Specifications, Including Airworthiness Code and Acceptable Means of Compliance, for Large Aeroplanes* (CS-25), published by the European Aviation Safety Agency, in the version in effect on October 17, 2003 or after that date, or

(iv) Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*, in the version in effect on July 1, 1986 or after that date;

(*c*) all passengers and crew members can be evacuated from the aircraft to the ground within 90 seconds under simulated emergency conditions, with only one flight attendant on board, using the test criteria and procedures set out in Appendix J of Chapter 525 — *Transport Category Aeroplanes* of the *Airworthiness Manual*;

(*d*) the flight attendant occupies the flight attendant station located near the main exit; and

(*e*) the public address system and the interphone system that are located at the flight attendant station referred to in paragraph (*d*) are operative.

(3) A person may conduct a take-off in an aircraft that is operated by a private operator and that has 13 to 19 passengers and no flight attendant on board if

(*a*) the aircraft is operated by a pilot-in-command and a second-in-command;

(*b*) the passenger cabin is readily accessible from the flight deck; and

(*c*) the flight crew members are able to exercise supervision over the passengers during flight by visual and aural means.

Cabin Safety

604.82 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft that is operated by a private operator and that has passengers on board, move the aircraft on the surface or direct that the aircraft be moved unless

(*a*) safety belts are adjusted and fastened in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), infants are held in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and persons using child restraint systems are secured in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*);

(*b*) subject to subsection (5), seat backs are secured in the upright position;

(*c*) chair tables are stowed;

(*d*) carry-on baggage is stowed; and

(*e*) no seat located at an emergency exit is occupied by a passenger — including a passenger who has not been informed as to how that exit operates — whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation.

b) l'aéronef est un aéronef de catégorie transport qui a été certifié sous le régime, selon le cas :

(i) de la partie 25, titre 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version en vigueur le 6 mars 1980 ou après cette date,

(ii) des *European Joint Aviation Requirements — Large Aeroplanes* (JAR-25), publiées par la Joint Aviation Authorities, dans leur version en vigueur le 30 novembre 1981 ou après cette date,

(iii) des *Certification Specifications, Including Airworthiness Codes and Acceptable Means of Compliance, for Large Aeroplanes* (CS-25), publiées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, dans leur version en vigueur le 17 octobre 2003 ou après cette date,

(iv) le chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*, dans sa version en vigueur le 1er juillet 1986 ou après cette date;

c) les passagers et les membres d'équipage peuvent être évacués de l'aéronef jusqu'au sol en 90 secondes ou moins, en conditions d'urgence simulées, en ayant à bord un seul agent de bord et en suivant les critères et les méthodes d'essai prévus à l'appendice J du chapitre 525 — *Avions de la catégorie transport* du *Manuel de navigabilité*;

d) l'agent de bord occupe le poste d'agent de bord situé près de l'issue principale;

e) le circuit d'annonces passagers et le poste d'interphone situés au poste d'agent de bord visé à l'alinéa *d*) sont en état de fonctionnement.

(3) Il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui a, à bord, de 13 à 19 passagers et aucun agent de bord si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'aéronef est utilisé par un commandant de bord et un commandant en second;

b) la cabine passagers est facilement accessible du poste de pilotage;

c) les membres d'équipage de conduite sont en mesure d'exercer une surveillance des passagers au cours du vol par des moyens visuels et des moyens de communication auditifs.

Sécurité dans la cabine

604.82 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et qui a des passagers à bord, de procéder à son mouvement à la surface ou d'ordonner son mouvement à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les ceintures de sécurité sont bouclées et réglées conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), les enfants en bas âge sont retenus conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant sont attachées conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*);

b) sous réserve du paragraphe (5), le dossier des sièges est en position verticale;

c) les tablettes sont rangées;

d) les bagages de cabine sont rangés;

e) aucun siège adjacent à une issue de secours n'est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, y compris un passager qui n'a pas été informé du fonctionnement de cette issue.

(2) No person shall conduct a landing in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) passengers have been directed to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*),

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables, and

(iv) stow their carry-on baggage; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, the passenger has been directed to move to another seat.

(3) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall, in the event of an emergency and if time and circumstances permit,

(*a*) direct passengers to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*),

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables,

(iv) stow their carry-on baggage,

(v) review the safety features card and assume the brace position until the aircraft stops moving, and

(vi) in the event of an emergency over water, don their life preservers; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, direct the passenger to move to another seat.

(4) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall, if the "fasten safety belt" sign is turned on during the flight, direct passengers to

(*a*) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*), hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*), and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*); and

(*b*) stow their carry-on baggage.

(5) The seat of a passenger who is certified by a physician as unable to sit upright may remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if

(*a*) the passenger is not seated in a location that would restrict the evacuation of the aircraft;

(*b*) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and

(*c*) the seat immediately behind the passenger's seat is vacant.

(2) Il est interdit d'effectuer l'atterrissage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les passagers ont reçu l'ordre :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*),

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(iv) de ranger leurs bagages de cabine;

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, celui-ci a reçu l'ordre de changer de siège.

(3) En cas d'urgence et si le temps et les circonstances le permettent, le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé :

a) ordonne aux passagers :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*),

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(iv) de ranger leurs bagages de cabine,

(v) de revoir la carte des mesures de sécurité et d'adopter la position de protection jusqu'à l'arrêt de l'aéronef,

(vi) dans le cas d'une urgence au-dessus d'un plan d'eau, de mettre leur gilet de sauvetage;

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, ordonne à celui-ci de changer de siège.

(4) Si la consigne lumineuse de boucler la ceinture de sécurité est allumée durant le vol, le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé ordonne aux passagers :

a) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*), de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*);

b) de ranger leurs bagages de cabine.

(5) Le siège d'un passager qui est incapable de se tenir assis le dos droit et dont l'incapacité est attestée par un médecin peut demeurer en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage si les conditions suivantes sont respectées :

a) le passager n'occupe pas un siège qui nuirait à l'évacuation de l'aéronef;

b) il n'occupe pas un siège dans une rangée située à côté d'une issue de secours ou juste devant celle-ci;

c) le siège situé directement derrière le sien n'est pas occupé.

Fuelling with Passengers on Board

604.83 (1) No person operating an aircraft operated by a private operator shall permit the fuelling of the aircraft while passengers are on board or are embarking or disembarking, unless

(*a*) in order for persons on board the aircraft to be notified promptly of a situation that could threaten their safety, two-way communication is maintained between the ground personnel supervising the fuelling and a person on board the aircraft who has received training in emergency evacuation procedures for that aircraft type;

(*b*) no ground power generator or other electrical ground power supply is being connected to or disconnected from the aircraft;

(*c*) no combustion heater installed on the aircraft is being used;

(*d*) every combustion heater used in the vicinity of the aircraft has a marking, applied by the manufacturer, indicating that the heater is manufactured to Canadian Standards Association (CSA) or Underwriters Laboratories of Canada (ULC) standards;

(*e*) no high-energy-emitting equipment, including high-frequency radios and airborne weather radar, is being operated unless the aircraft flight manual contains procedures for its use during fuelling and those procedures are followed;

(*f*) no aircraft battery is being removed or being installed;

(*g*) no external battery charger is being operated or is being connected to or disconnected from an aircraft battery;

(*h*) no auxiliary power unit having an efflux that discharges into the fuelling safety zone is started after filler caps are removed or fuelling connections are made;

(*i*) no auxiliary power unit that is stopped is restarted until the flow of fuel has ceased, unless the aircraft flight manual establishes procedures for restarting the unit during fuelling and those procedures are followed;

(*j*) no tool that is likely to produce a spark or electric arc is being used;

(*k*) no photographic equipment is being used within the fuelling safety zone;

(*l*) the fuelling is suspended if there is a lightning discharge within eight kilometres of the aerodrome;

(*m*) the fuelling is carried out in accordance with the aircraft manufacturer's instructions;

(*n*) the aircraft emergency lighting system, if any, is armed or on;

(*o*) "no smoking" signs, if any, on board the aircraft are illuminated;

(*p*) no passenger is smoking or otherwise producing a source of ignition;

(*q*) two exits, one of which is the door through which passengers embarked, are free of obstruction and are available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*r*) the escape route from each of the exits referred to in paragraph (*q*) is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*s*) a person who is authorized by the private operator to suspend fuelling is on board the aircraft and is ready to direct the suspension of fuelling if a requirement of this subsection ceases to be met;

(*t*) a means of evacuation is in place at the door used for the embarkation or disembarkation of passengers, is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members;

Avitaillement en carburant avec des passagers à bord

604.83 (1) Il est interdit à toute personne qui utilise un aéronef exploité par un exploitant privé d'en permettre l'avitaillement en carburant lorsque des passagers sont à bord, y montent ou en descendent à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) pour que les personnes à bord de l'aéronef puissent être avisées immédiatement d'une situation qui pourrait menacer leur sécurité, une communication bilatérale est assurée entre le membre du personnel au sol qui supervise l'avitaillement en carburant et une personne à bord de l'aéronef qui a reçu une formation sur les procédures d'évacuation d'urgence applicables au type d'aéronef;

b) aucun groupe de parc ni aucune autre source d'alimentation électrique de parc ne sont en train d'être branchés à l'aéronef ou débranchés de celui-ci;

c) aucun réchauffeur à combustion installé à bord de l'aéronef n'est en marche;

d) les réchauffeurs à combustion utilisés à proximité de l'aéronef portent une marque, apposée par le fabricant, qui indique qu'ils sont fabriqués selon les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) ou des Laboratoires des assureurs du Canada (ULC);

e) aucun équipement à émission à haute énergie, y compris les radios hautes fréquences et le radar météorologique de bord, n'est en marche à moins qu'une procédure d'utilisation de ce matériel pendant l'avitaillement en carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

f) aucune batterie de l'aéronef n'est en train d'être enlevée ou installée;

g) aucun chargeur de batteries externe n'est en marche, ni en train d'être branché ou débranché d'une batterie de l'aéronef;

h) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement en carburant n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords pour l'avitaillement en carburant sont branchés;

i) aucun groupe auxiliaire de bord qui est arrêté n'est remis en marche avant que le débit de carburant ait cessé à moins qu'une procédure de redémarrage du groupe auxiliaire de bord pendant l'avitaillement en carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

j) aucun outil susceptible de produire une étincelle ou un arc électrique n'est en train d'être utilisé;

k) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé dans la zone de sécurité de l'avitaillement en carburant;

l) l'avitaillement en carburant est interrompu en présence d'éclairs dans un rayon de huit kilomètres de l'aérodrome;

m) l'avitaillement en carburant est effectué conformément aux instructions du constructeur de l'aéronef;

n) s'il y en a un, le circuit d'éclairage d'urgence de l'aéronef est armé ou le commutateur est en marche;

o) s'il y en a, les consignes lumineuses d'interdiction de fumer à bord de l'aéronef sont allumées;

p) aucun passager n'est en train de fumer ou de produire d'autres sources de feu;

q) deux issues, l'une étant la porte que les passagers ont empruntée pour monter à bord, sont exemptes d'obstacles et immédiatement utilisables par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

r) le parcours d'évacuation à partir de chacune des issues visées à l'alinéa *q*) est exempt d'obstacles et immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

(*u*) the person on board the aircraft who has received the training referred to in paragraph (*a*) is ready to initiate and oversee an evacuation and is at or near the door referred to in paragraph (*v*); and

(*v*) the embarkation door is open, unless

(i) a crew member determines that, for climatic reasons, it is desirable to close it,

(ii) a crew member is on board the aircraft, and

(iii) the door

(A) opens inward or can be fully opened to the exterior without the need to reposition the loading stairs or stand,

(B) is latched, if that is necessary in order to keep it closed, and

(C) is not locked.

(2) The person who is authorized by the private operator to suspend fuelling shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

(3) For the purposes of subsection (1), "fuelling safety zone" means an area that extends three metres (10 feet) radially from the filling and venting points on the aircraft and from the fuelling equipment.

Fuelling with Passengers on Board and an Engine Running

604.84 (1) Despite section 602.09, a person operating an aircraft operated by a private operator may permit the fuelling of the aircraft while an engine used for the propulsion of the aircraft is running and passengers are on board or are embarking or disembarking, if

(*a*) the requirements set out in subsection 604.83(1) are met;

(*b*) the aircraft flight manual indicates that the engine that is running may be used as an auxiliary power unit; and

(*c*) the engine that is running has a propeller brake and that brake is set.

(2) The person who is authorized by the private operator to suspend fuelling shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

Briefing of Passengers

604.85 (1) Despite section 602.89, no person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) when and where carry-on baggage is to be stowed;

(*b*) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*c*) when seat backs are to be secured in the upright position and chair tables are to be stowed;

s) une personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant se trouve à bord de l'aéronef et est prête à ordonner la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du présent paragraphe n'est plus respectée;

t) un moyen d'évacuation est en place à la porte empruntée pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, est exempt d'obstacles et est immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage;

u) la personne à bord de l'aéronef qui a reçu la formation visée à l'alinéa *a*) est prête à procéder à une évacuation et à la diriger et se trouve à la porte visée à l'alinéa *v*) ou près de celle-ci;

v) la porte d'embarquement est ouverte, sauf si les conditions suivantes sont respectées :

(i) un membre d'équipage établit qu'il est souhaitable, pour des raisons climatiques, qu'elle soit fermée,

(ii) un membre d'équipage se trouve à bord de l'aéronef,

(iii) la porte est conforme aux exigences suivantes :

(A) elle s'ouvre vers l'intérieur ou peut être ouverte complètement vers l'extérieur sans qu'il soit nécessaire de déplacer l'escalier d'embarquement ou la plate-forme,

(B) elle est enclenchée s'il le faut pour la garder fermée,

(C) elle n'est pas verrouillée.

(2) La personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant ordonne la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du paragraphe (1) n'est plus respectée.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), « zone de sécurité de l'avitaillement » s'entend de l'aire qui s'étend dans un rayon de trois mètres (10 pieds) autour du matériel de transfert de carburant et des points de remplissage et d'aération de l'aéronef.

Avitaillement en carburant avec des passagers à bord et un moteur en marche

604.84 (1) Malgré l'article 602.09, toute personne qui utilise un aéronef exploité par un exploitant privé peut en permettre l'avitaillement en carburant pendant qu'un moteur propulseur de celui-ci est en marche et que des passagers sont à bord, y montent ou en descendent, si les exigences suivantes sont respectées :

a) les exigences prévues au paragraphe 604.83(1) sont respectées;

b) le manuel de vol de l'aéronef indique que le moteur en marche peut être utilisé comme groupe auxiliaire de bord;

c) le moteur en marche est doté d'un frein d'hélice et celui-ci est serré.

(2) La personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant ordonne la suspension de l'avitaillement si l'une des exigences du paragraphe (1) n'est plus respectée.

Exposé donné aux passagers

604.85 (1) Malgré l'article 602.89, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage, ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;

b) le moment et la façon de boucler, de régler et de déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier;

(*d*) the location of emergency exits and, in the case of a passenger seated next to such an exit, how that exit operates;

(*e*) the requirement to comply with the instructions given by crew members and with the "fasten safety belt" and "no smoking" signs, and the location of those signs;

(*f*) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(i) the actions to be performed by a passenger in order to

(A) obtain a mask,

(B) activate the flow of oxygen, and

(C) don and secure the mask, and

(ii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;

(*g*) the use of life preservers, including how to remove them from their packaging, how to don them and when to inflate them;

(*h*) when and where smoking is prohibited;

(*i*) the location of the emergency equipment required under sections 602.62, 602.63, 604.116 and 604.117, and how to access that equipment;

(*j*) the portable electronic devices that may be used, and when they may be used; and

(*k*) the location and purpose of the safety features card.

(2) Despite subsection (1), a person may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator without a safety briefing being given to the passengers if

(*a*) the flight is the second or subsequent flight in a series of flights;

(*b*) no additional passengers have embarked on board the aircraft; and

(*c*) a crew member has verified that

(i) carry-on baggage is stowed,

(ii) safety belts and, if any, shoulder harnesses are properly adjusted and securely fastened,

(iii) seat backs are secured in the upright position, and

(iv) chair tables are stowed.

(3) Despite subsection (1), a person may conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator without a safety briefing being given to the passengers if each passenger on board the aircraft has, within the 12 months preceding the date of the take-off, received the information referred to in subsection (1) and training in the performance of the following actions:

(*a*) fastening, adjusting and releasing safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*b*) operating each type of floor-level exit and window emergency exit;

(*c*) identifying the location of the passenger oxygen system, if any, and performing the actions necessary in order to

(i) obtain a mask,

(ii) activate the flow of oxygen, and

(iii) don and secure the mask;

(*d*) identifying the location of life preservers, if any, removing them from their packaging, donning them and inflating them; and

(*e*) identifying the location of the emergency equipment required by sections 602.62, 602.63, 604.116 and 604.117 and accessing that equipment.

c) le moment où le dossier des sièges doit être en position verticale et les tablettes doivent être rangées;

d) l'emplacement des issues de secours et, dans le cas des passagers assis près de ces issues, le mode d'utilisation de celles-ci;

e) l'obligation de se conformer aux instructions des membres d'équipage et aux consignes lumineuses indiquant que les ceintures de sécurité doivent être bouclées et qu'il est interdit de fumer, et l'emplacement de ces consignes;

f) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, y compris :

(i) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(A) obtenir un masque,

(B) amorcer le débit d'oxygène,

(C) mettre et ajuster le masque,

(ii) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;

g) le mode d'utilisation des gilets de sauvetage, y compris la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler et le moment de les gonfler;

h) le moment et les endroits où il est interdit de fumer;

i) l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 602.62, 602.63, 604.116 et 604.117, ainsi que la manière d'y avoir accès;

j) les appareils électroniques portatifs dont l'utilisation est permise et le moment où ils peuvent être utilisés;

k) l'emplacement et le but de la carte de mesures de sécurité.

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé sans que soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité si les conditions suivantes sont respectées :

a) il s'agit du deuxième vol, ou d'un vol subséquent, d'une série de vols;

b) aucun nouveau passager n'est monté à bord de l'aéronef;

c) un membre d'équipage a vérifié que :

(i) les bagages de cabine sont rangés,

(ii) les ceintures de sécurité et, s'il y en a, les ceintures-baudriers sont bouclées et réglées correctement,

(iii) les dossiers sont en position verticale,

(iv) les tablettes sont rangées.

(3) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé sans que soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité si chaque passager à bord de l'aéronef a reçu, dans les 12 mois qui précèdent la date du décollage, une formation sur les renseignements visés au paragraphe (1) et l'exécution des mesures suivantes :

a) boucler, régler et déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a, des ceintures-baudriers;

b) faire fonctionner chaque type d'issue au niveau du plancher et d'hublot issue de secours;

c) indiquer l'emplacement du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, et exécuter les mesures nécessaires pour, à la fois :

(i) obtenir un masque,

(ii) amorcer le débit d'oxygène,

(iii) mettre et ajuster le masque;

d) indiquer l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, s'il y en a, les retirer de leur emballage, les enfiler et les gonfler;

e) indiquer l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 602.62, 602.63, 604.116 et 604.117, et y avoir accès.

(4) A private operator shall record the name of every passenger who receives the training referred to in subsection (3) and the date on which the training is received. The private operator shall retain the record for two years after the day on which the most recent entry was made.

(5) If the safety briefing referred to in subsection (1) is insufficient for a passenger because of that passenger's physical, sensory or comprehension limitations or because the passenger is responsible for another person on board the aircraft, the passenger shall, subject to subsection (6), be given a safety briefing that consists of

(*a*) communication of the elements of the safety briefing referred to in subsection (1) that

(i) the passenger is not able to receive either during that briefing or by referring to the safety features card, and

(ii) are necessary for the safety of the persons on board the aircraft;

(*b*) communication of

(i) the most appropriate brace position for the passenger, given the passenger's condition, injury or stature and the orientation and pitch of his or her seat, and

(ii) where the passenger's service animal, if any, is to be located;

(*c*) in the case of a mobility-impaired passenger who would require assistance in order to move to an exit in the event of an emergency, communication of

(i) the most appropriate exit for the passenger,

(ii) the assistance that the passenger would require to reach that exit,

(iii) the most appropriate means of providing that assistance,

(iv) the most appropriate route to that exit, and

(v) the most appropriate time to begin to move to that exit;

(*d*) in the case of a visually impaired passenger,

(i) a tactile familiarization with

(A) the equipment that the passenger may be required to use in the event of an emergency, and

(B) if requested, the exits, and

(ii) communication of

(A) where the passenger's cane, if any, is to be stored,

(B) the number of rows of seats separating the passenger's seat from the closest exit and from the alternate exit, and

(C) the features of those exits;

(*e*) in the case of a passenger who is responsible for another person on board the aircraft, communication of

(i) if the passenger is responsible for an infant,

(A) the requirement to fasten the passenger's safety belt and, if any, the passenger's shoulder harness and not to secure the infant in that safety belt or shoulder harness,

(B) how to hold the infant during take-off and landing,

(C) how to use the child restraint system, if any,

(D) how to place and secure the oxygen mask on the infant's face,

(E) the most appropriate brace position for the passenger, and

(F) the location of the infant's life preserver, how to remove it from its location and its packaging, how to assist the infant with donning it and when to inflate it, and

(ii) if the passenger is responsible for a person, other than an infant,

(4) L'exploitant privé consigne dans un registre le nom des passagers qui ont reçu la formation visée au paragraphe (3) et la date à laquelle ils l'ont reçue. Il le conserve pendant deux ans après la date de la dernière entrée.

(5) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) n'est pas suffisant pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles ou de ses limites de compréhension, ou parce qu'il est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, le passager, sous réserve du paragraphe (6), reçoit un exposé individuel sur les mesures de sécurité qui comporte ce qui suit :

a) la communication des éléments de l'exposé de sécurité visé au paragraphe (1) :

(i) d'une part, que le passager n'est pas en mesure de recevoir au cours du déroulement de l'exposé ou par un renvoi à la carte des mesures de sécurité,

(ii) d'autre part, qui sont nécessaires pour la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;

b) la communication des renseignements suivants :

(i) la position de protection la plus appropriée pour le passager compte tenu de son état, de sa blessure ou de sa taille et de l'orientation et du pas du siège,

(ii) l'endroit où placer, le cas échéant, l'animal aidant le passager;

c) dans le cas d'un passager à mobilité réduite qui aurait besoin d'aide pour se diriger vers une issue en cas d'urgence, la communication des renseignements suivants :

(i) l'issue la plus appropriée pour lui,

(ii) l'aide dont il aurait besoin pour s'y rendre,

(iii) les moyens les plus appropriés pour lui venir en aide,

(iv) le parcours le plus approprié pour se rendre à cette issue,

(v) le moment le plus propice pour se diriger vers cette issue;

d) dans le cas d'un passager ayant une déficience visuelle :

(i) une reconnaissance tactile :

(A) d'une part, de l'équipement qu'il peut avoir à utiliser en cas d'urgence,

(B) d'autre part, sur demande, des issues,

(ii) la communication de ce qui suit :

(A) l'endroit où ranger sa canne, le cas échéant,

(B) le nombre de rangées de sièges qui séparent son siège de l'issue la plus proche et de l'issue auxiliaire,

(C) les caractéristiques des issues;

e) dans le cas d'un passager qui est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, la communication des renseignements suivants :

(i) s'il est responsable d'un enfant en bas âge :

(A) l'obligation de boucler la ceinture de sécurité du passager et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier du passager, et de ne pas retenir l'enfant en bas âge avec cette ceinture de sécurité ou cette ceinture-baudrier,

(B) la façon de tenir l'enfant en bas âge pendant le décollage et l'atterrissage,

(C) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue pour enfant, s'il y en a un,

(D) la façon de mettre et d'ajuster le masque à oxygène sur le visage de l'enfant en bas âge,

(E) la position de protection la plus appropriée pour le passager,

(A) how to assist that person with donning and securing his or her oxygen mask, and

(B) how to use that person's personal restraint system, if any, on board the aircraft; and

(*f*) in the case of an unaccompanied minor, communication of the need to pay close attention to the safety briefing.

(6) A passenger may decline the safety briefing referred to in subsection (5).

(7) No person shall permit passengers to disembark from an aircraft operated by a private operator unless the passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft; and

(*b*) the hazards, if any, associated with the aircraft, including the location of Pitot tubes, propellers, rotors and engine intakes.

Safety Features Card

604.86 (1) Subject to subsection (2), a private operator shall, before passengers on board an aircraft are given the safety briefing referred to in subsection 604.85(1), provide each passenger at his or her seat with a safety features card that shows the aircraft type and that contains safety information only in respect of the aircraft, including

(*a*) in the case of an aircraft configured for 19 or fewer passenger seats,

(i) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses,

(ii) the passenger brace position

(A) for each type of seat and passenger restraint system, and

(B) for a passenger who is holding an infant, and

(iii) the location, operation and use of each emergency exit, including whether it is unusable in a ditching because of the aircraft configuration,

(iv) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(A) a description of the masks and their use,

(B) the actions to be performed by a passenger in order to

(I) obtain a mask,

(II) activate the flow of oxygen, and

(III) don and secure the mask, and

(C) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask,

(v) the location of life preservers, how they are to be removed from their packaging, how they are to be donned by adults, by children aged two years or older and by infants, and when they are to be inflated,

(vi) when and where smoking is prohibited, and

(vii) the location, removal and use of flotation devices and, if any, life rafts; and

(F) l'emplacement du gilet de sauvetage de l'enfant en bas âge, la façon de le retirer de son emplacement et de son emballage, la façon d'aider l'enfant en bas âge à l'enfiler et le moment de gonfler le gilet,

(ii) s'il est responsable d'une personne autre qu'un enfant en bas âge :

(A) la façon d'aider celle-ci à mettre et à ajuster le masque à oxygène sur son visage,

(B) la façon d'utiliser, s'il y en a un, l'ensemble de retenue de celle-ci à bord de l'aéronef;

f) dans le cas d'un mineur non accompagné, la communication de la nécessité de bien écouter l'exposé sur les mesures de sécurité.

(6) Tout passager peut refuser l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (5).

(7) Il est interdit de permettre le débarquement des passagers d'un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage, ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef;

b) le cas échéant, les dangers associés à l'aéronef, y compris l'emplacement des tubes de Pitot, des hélices, des rotors et des entrées d'air réacteurs.

Carte des mesures de sécurité

604.86 (1) Sous réserve du paragraphe (2), avant que soit donné, aux passagers à bord d'un aéronef, l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe 604.85(1), l'exploitant privé met à la disposition de chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui indique le type d'aéronef et ne contient que des renseignements sur la sécurité à l'égard de l'aéronef, y compris :

a) dans le cas d'un aéronef dont la configuration est de 19 sièges passagers ou moins :

(i) le moment et la façon de boucler, d'ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, s'il y en a une, la ceinture-baudrier,

(ii) la position de protection pour les passagers :

(A) d'une part, pour chaque type de siège et d'ensemble de retenue des passagers,

(B) d'autre part, pour un passager qui tient dans ses bras un enfant en bas âge,

(iii) l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation de chaque issue de secours, notamment si celle-ci est inutilisable en cas d'amerrissage forcé en raison de la configuration de l'aéronef,

(iv) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, s'il y en a un, y compris :

(A) une description des masques et de leur utilisation,

(B) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(I) obtenir un masque,

(II) amorcer le débit d'oxygène,

(III) mettre et ajuster le masque,

(C) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien,

(v) l'emplacement des gilets de sauvetage, la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler dans le cas d'un adulte, d'un enfant de deux ans et plus et d'un enfant en bas âge, et le moment de les gonfler,

(*b*) in the case of an aircraft configured for more than 19 passenger seats,

(i) the information set out in subparagraphs (*a*)(i) to (vii),

(ii) when and where carry-on baggage is to be stowed,

(iii) the positioning of seats, securing of seat backs in the upright position and stowage of chair tables for take-off and landing,

(iv) the passenger brace position

(A) for each type of seat and passenger restraint system, and

(B) for a passenger who is holding an infant, and

(v) the form, function, colour and location of the floor proximity emergency escape path markings, if any,

(vi) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft in the event of an emergency, and

(vii) the attitude of the aircraft while floating, as determined by the aircraft manufacturer.

(2) If a flight attendant is not required on board an aircraft, the safety features card referred to in subsection (1) shall also contain the information on the location of the emergency equipment required under sections 604.116, 604.117 and 604.119 and how to access that equipment.

[**604.87** to **604.97** reserved]

Division VI — Flight Time and Flight Duty Time

Flight Time Limits

604.98 (1) No private operator shall assign flight time to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's total flight time in all flights conducted under this Subpart, Part IV or Part VII would, as a result, exceed

(*a*) 1,200 hours in a period of 12 consecutive months;

(*b*) 300 hours in a period of 90 consecutive days;

(*c*) 120 hours in a period of 30 consecutive days; or

(*d*) 8 hours in a period of 24 consecutive hours, if the assignment is for a single-pilot IFR flight.

(2) If a flight crew's flight duty time is extended under section 604.101, each flight crew member accumulates, for the purposes of subsection (1), the total flight time for the flight or the total flight time for the series of flights, as the case may be.

Flight Duty Time Limits and Rest Periods

604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty time to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty time would, as a result, exceed

(*a*) 14 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours; or

(*b*) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if

(vi) le moment et les endroits où il est interdit de fumer,

(vii) l'emplacement des dispositifs de flottaison et, s'il y en a, des radeaux de sauvetage, la façon de les retirer et leur mode d'utilisation;

b) dans le cas d'un aéronef dont la configuration est de plus de 19 sièges passagers :

(i) les renseignements visés aux sous-alinéas *a*)(i) à (vii),

(ii) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés,

(iii) la mise en position des sièges, le redressement du dossier des sièges et le rangement des tablettes en vue du décollage et de l'atterrissage,

(iv) la position de protection pour les passagers :

(A) d'une part, pour chaque type de siège et d'ensemble de retenue des passagers,

(B) d'autre part, pour un passager qui tient dans ses bras un enfant en bas âge,

(v) la forme, la fonction, la couleur et l'emplacement des marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher, s'il y en a,

(vi) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef en cas d'urgence,

(vii) l'assiette de l'aéronef pendant qu'il flotte, déterminée par le constructeur de l'aéronef.

(2) Si un agent de bord n'est pas exigé à bord d'un aéronef, la carte des mesures de sécurité visée au paragraphe (1) contient aussi les renseignements sur l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 604.116, 604.117 et 604.119, ainsi que la manière d'y avoir accès.

[**604.87** à **604.97** réservés]

Section VI — temps de vol et temps de service de vol

Limites de temps de vol

604.98 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols effectués en application de la présente sous-partie ou des parties IV ou VII dépassera :

a) 1 200 heures par période de 12 mois consécutifs;

b) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;

c) 120 heures par période de 30 jours consécutifs;

d) 8 heures par période de 24 heures consécutives, si l'assignation est pour un vol IFR qui n'exige qu'un seul pilote.

(2) Si le temps de service de vol d'un équipage de conduite est prolongé en application de l'article 604.101, chaque membre d'équipage de conduite accumule, pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol total pour le vol ou le temps de vol total pour la série de vols, selon le cas.

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

604.99 (1) Sous réserve des articles 604.100 à 604.102, il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera :

a) 14 heures consécutives par période de 24 heures consécutives;

(i) the flight crew member's total flight duty time in the previous 30 consecutive days does not exceed 70 hours, or

(ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.

(2) A private operator shall ensure that, prior to reporting for flight duty, a flight crew member is provided with the minimum rest period and with any additional rest period required by this Division.

(3) A flight crew member shall use the following periods to be adequately rested prior to reporting for flight duty:

(*a*) the minimum rest period provided under subsection (2);

(*b*) any additional rest period required by this Division; and

(*c*) any period with no assigned duties provided under section 604.104.

Split Flight Duty Time

604.100 Flight duty time may be extended by one-half the length of the rest period, to a maximum of four hours, if

(*a*) before a flight crew member reports for the first flight or reports as a flight crew member on standby, as the case may be, the private operator provides the flight crew member with notice of the extension of the flight duty time;

(*b*) the private operator provides the flight crew member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and

(*c*) the flight crew member's next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time.

Extension of Flight Duty Time

604.101 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty time, the flight crew's flight duty time may be extended

(*a*) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility — seat is provided; and

(*b*) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility — bunk is provided.

Unforeseen Operational Circumstances

604.102 (1) Flight duty time may be extended by up to three hours if

(*a*) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to do so;

(*b*) the flight duty time is extended as a result of unforeseen operational circumstances;

(*c*) the next minimum rest period is increased by an amount of time that is at least equal to the length of the extension of the flight duty time; and

b) 15 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :

(i) le temps de service de vol total du membre d'équipage de conduite ne dépasse pas 70 heures dans les 30 jours consécutifs qui précèdent,

(ii) la période de repos avant le vol est d'au moins 24 heures.

(2) L'exploitant privé veille à ce que soient accordées au membre d'équipage de conduite, avant qu'il se présente au travail pour le service de vol, la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section.

(3) Le membre d'équipage de conduite se prévaut des périodes ci-après afin d'être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol :

a) la période de repos minimale accordée en vertu du paragraphe (2);

b) toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section;

c) toute période sans aucune fonction attribuée, laquelle période est accordée en vertu de l'article 604.104.

Temps de service de vol fractionné

604.100 Le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de quatre heures, si les conditions suivantes sont respectées :

a) avant que le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour le premier vol ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en attente, selon le cas, l'exploitant privé lui donne un préavis de la prolongation du temps de service de vol;

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un local approprié;

c) la prochaine période de repos minimale du membre d'équipage de conduite est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

Prolongation du temps de service de vol

604.101 Si l'équipage de conduite s'accroît d'au moins un membre d'équipage, si le temps de service au poste de pilotage et le temps de repos sont répartis équitablement entre les membres d'équipage de conduite et si la prochaine période de repos minimale est au moins égale au temps de service de vol précédent, le temps de service de vol de l'équipage de conduite peut être prolongé :

a) lorsqu'un poste de repos — siège est fourni, jusqu'à 17 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 12 heures;

b) lorsqu'un poste de repos — couchette est fourni, jusqu'à 20 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 14 heures.

Circonstances opérationnelles imprévues

604.102 (1) Le temps de service de vol peut être prolongé d'une durée maximale de trois heures si les conditions suivantes sont respectées :

a) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que la prolongation ne présente pas de danger;

b) le temps de service de vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;

(*d*) the pilot-in-command notifies the private operator of the unforeseen operational circumstances and of the length of the extension of the flight duty time.

(2) The private operator shall retain a copy of the notification for five years.

Delayed Reporting Time

604.103 When a private operator delays a flight crew member's reporting time by more than three hours, the flight crew member's flight duty time is considered to start three hours after the original reporting time if the private operator notifies the flight crew member of the delay

(*a*) within 12 hours before the original reporting time; and

(*b*) at least one hour before the flight crew member leaves a rest facility.

Time with no Assigned Duties

604.104 No private operator shall assign duties to a flight crew member, and no flight crew member shall accept those duties, unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:

(*a*) at least 36 consecutive hours in a period of seven consecutive days; or

(*b*) at least three consecutive calendar days in a period of 17 consecutive days.

Rest Period — Flight Crew Member Positioning

604.105 If a flight crew member is required by a private operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the private operator shall provide the flight crew member with an additional rest period that is at least equal to one half of the time spent for that purpose that is in excess of the flight duty time referred to in paragraphs 604.99(1)(*a*) and (*b*).

Controlled Rest on the Flight Deck

604.106 (1) No private operator shall allow a flight crew member to take a controlled rest on the flight deck of an aircraft operated by the private operator unless

(*a*) the private operator has a controlled-rest-on-the-flight-deck program that includes the following elements:

(i) guidelines on the use of controlled rest, including the factors allowing or preventing its use,

(ii) the general principles relating to fatigue and fatigue countermeasures, and

(iii) the procedures to be followed by participating crew members before, during and after a controlled rest;

(*b*) every participating crew member has received training relating to the elements of the controlled-rest-on-the-flight-deck program; and

(*c*) the private operator has assigned at least one flight attendant to be on board the aircraft.

c) la prochaine période de repos minimale est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la durée de la prolongation du temps de service en vol;

d) le commandant de bord avise l'exploitant privé des circonstances opérationnelles imprévues et de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

(2) L'exploitant privé conserve une copie de l'avis pendant cinq ans.

Report de l'heure de présentation au travail

604.103 Si l'exploitant privé reporte la présentation au travail d'un membre d'équipage de conduite de plus de trois heures, le temps de service de vol de celui-ci est réputé commencer trois heures après l'heure initiale de sa présentation au travail si l'exploitant privé en informe celui-ci :

a) d'une part, dans les douze heures précédant l'heure initiale de sa présentation au travail;

b) d'autre part, au moins une heure avant qu'il quitte un poste de repos.

Période sans aucune fonction attribuée

604.104 Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter ces fonctions, à moins qu'il ne lui accorde l'une ou l'autre des périodes ci-après sans aucune fonction attribuée :

a) au moins 36 heures consécutives par période de 7 jours consécutifs;

b) au moins 3 jours civils consécutifs par période de 17 jours consécutifs.

Période de repos — mise en place d'un membre d'équipage de conduite

604.105 Si un membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant privé de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant privé lui accorde une période de repos supplémentaire qui est au moins égale à la moitié du temps passé à cette fin, laquelle période est en sus des temps de service de vol visés aux alinéas 604.99(1)*a*) et *b*).

Repos aux commandes au poste de pilotage

604.106 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à un membre d'équipage de conduite de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef qu'il exploite à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé dispose d'un programme de repos aux commandes au poste de pilotage comprenant les éléments suivants :

(i) des lignes directrices sur l'utilisation du repos aux commandes, y compris les facteurs permettant ou empêchant son utilisation,

(ii) les principes généraux relatifs à la fatigue et aux mesures à prendre pour lutter contre celle-ci,

(iii) les procédures à suivre par les membres d'équipage participants avant, pendant et après un repos aux commandes;

b) chaque membre d'équipage participant a reçu une formation sur les éléments du programme de repos aux commandes au poste de pilotage;

c) l'exploitant privé a affecté, à bord de l'aéronef, au moins un agent de bord.

(2) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall determine whether the flight conditions, the duration of the flight and the physiological condition of the crew members allow a controlled rest on the flight deck to be taken by a flight crew member.

(3) The pilot-in-command of an aircraft operated by a private operator shall give participating crew members a briefing that includes the following elements:

(*a*) the order in which the periods of controlled rest are to be taken by the flight crew members;

(*b*) the planned duration of each period of controlled rest;

(*c*) the circumstances under which a resting flight crew member is to be woken;

(*d*) the procedures for the transfer of flight controls and duties; and

(*e*) flight attendant duties in relation to a controlled rest.

(4) The flight crew members on board an aircraft operated by a private operator shall

(*a*) prior to each controlled rest on the flight deck,

(i) participate in an operational briefing,

(ii) carry out the transfer of duties, and

(iii) inform the flight attendants of the controlled rest; and

(*b*) remain on the flight deck during the controlled rest.

(5) The flight crew member who supervises a controlled rest on the flight deck of an aircraft operated by a private operator shall, during the controlled rest,

(*a*) perform the duties of the resting flight crew member;

(*b*) ensure that the controlled rest is taken only during the cruise portion of the flight and is completed at least 30 minutes before top of descent;

(*c*) ensure that the period of controlled rest is of no more than 45 minutes in duration;

(*d*) ensure that the resting flight crew member is awake for at least 15 minutes before the resumption of duties, except in abnormal or emergency conditions; and

(*e*) after the completion of the controlled rest, give an operational briefing to the flight crew member who has taken the controlled rest.

(6) For the purposes of this section, "participating crew member" means the resting flight crew member, the flight crew member who supervises the controlled rest on the flight deck, and at least one flight attendant.

[**604.107** to **604.115** reserved]

Division VII — Emergency Equipment

Survival Equipment

604.116 (1) No person shall operate over land an aircraft operated by a private operator, other than an aircraft referred to in subsection 602.61(2), unless a survival manual is carried on board that contains information about how to survive on the ground and how to use the survival equipment that is carried on board to meet the requirements of subsection 602.61(1).

(2) Le commandant de bord d'un aéronef établit si les conditions de vol, la durée du vol et la condition physiologique des membres d'équipage permettent qu'un repos aux commandes au poste de pilotage soit pris par un membre d'équipage de conduite.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef donne aux membres d'équipage participants un exposé comprenant les éléments suivants :

a) l'ordre dans lequel les périodes de repos aux commandes doivent être prises par les membres d'équipage de conduite;

b) la durée prévue de chaque période de repos aux commandes;

c) les circonstances dans lesquelles un membre d'équipage de conduite qui se repose doit être réveillé;

d) la procédure de transfert des commandes de vol et des fonctions;

e) les fonctions des agents de bord concernant le repos aux commandes.

(4) Les membres d'équipage de conduite à bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé doivent :

a) avant chaque période de repos aux commandes au poste de pilotage :

(i) participer à un exposé opérationnel,

(ii) effectuer le transfert des fonctions,

(iii) informer les agents de bord du repos aux commandes;

b) demeurer au poste de pilotage pendant le repos aux commandes.

(5) Le membre d'équipage de conduite qui supervise le repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef exploité par un exploitant privé doit, pendant le repos aux commandes :

a) exécuter les fonctions du membre d'équipage de conduite qui se repose;

b) veiller à ce que le repos aux commandes soit pris uniquement au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prenne fin au moins 30 minutes avant le début de descente;

c) veiller à ce que la période de repos aux commandes ne dépasse pas 45 minutes;

d) veiller à ce que le membre d'équipage de conduite qui se repose soit éveillé pendant au moins 15 minutes avant de reprendre l'exécution de ses fonctions, sauf dans des conditions anormales ou d'urgence;

e) donner, après la fin du repos aux commandes, un exposé opérationnel au membre d'équipage de conduite qui a pris le repos aux commandes.

(6) Pour l'application du présent article, « membre d'équipage participant » s'entend du membre d'équipage de conduite qui se repose, du membre d'équipage de conduite qui supervise le repos aux commandes au poste de pilotage et d'au moins un agent de bord.

[**604.107** à **604.115** réservés]

Section VII — équipement de secours

Équipement de survie

604.116 (1) Il est interdit d'utiliser au-dessus de la surface de la terre un aéronef exploité par un exploitant privé, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 602.61(2), à moins que ne soit transporté à bord un manuel de survie qui contient des renseignements sur la survie au sol et l'utilisation de l'équipement de survie qui est transporté à bord pour satisfaire aux exigences visées au paragraphe 602.61(1).

(2) No person shall operate over water an aircraft operated by a private operator unless a survival kit is carried on board that, in addition to meeting the requirement of paragraph 602.63(6)(*c*), contains

(*a*) a radar reflector;

(*b*) a life raft repair kit;

(*c*) a bailing bucket and a sponge;

(*d*) a whistle;

(*e*) a waterproof flashlight;

(*f*) a two-day supply of potable water — based on 500 millilitres per person per day and calculated using the overload capacity of the life raft — or a means of desalting or distilling salt water that can provide 500 millilitres of potable water per person per day;

(*g*) a waterproof survival manual that contains information about how to survive at sea;

(*h*) a first aid kit that contains antiseptic swabs, burn dressing compresses, bandages and motion sickness pills; and

(*i*) a pyrotechnic signalling device, or an aviation visual distress signal that has a marking, applied by the manufacturer, indicating that the signal meets the requirements of CAN-TSO-C168, a signalling mirror and a dye marker for visually signalling distress.

First Aid Kits

604.117 (1) Despite paragraph 602.60(1)(*h*), no person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator that is configured as follows unless the corresponding number of first aid kits is carried on board, and each kit contains the supplies and equipment set out in the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*:

(*a*) on board an aircraft configured for 1 to 50 passenger seats, one kit;

(*b*) on board an aircraft configured for 51 to 150 passenger seats, two kits;

(*c*) on board an aircraft configured for 151 to 250 passenger seats, three kits; and

(*d*) on board an aircraft configured for 251 or more passenger seats, four kits.

(2) No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) the first aid kits referred to in subsection (1) are distributed throughout the cabin and are readily available to crew members and passengers;

(*b*) each first aid kit is clearly identified; and

(*c*) if a first aid kit is stowed in a bin or compartment, the bin or compartment is clearly marked as containing a first aid kit.

Protective Breathing Equipment

604.118 (1) No person shall conduct a take-off in a pressurized aeroplane operated by a private operator that has flight attendants on board unless one unit of protective breathing equipment with a 15-minute portable supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is available

(*a*) at the entry into each Class A, B, E and F cargo compartment accessible to crew members during flight;

(2) Il est interdit d'utiliser au-dessus d'un plan d'eau un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que ne soit transportée à bord une trousse de survie qui, en plus d'être conforme à l'exigence de l'alinéa 602.63(6)*c*), contient les articles suivants :

a) un réflecteur radar;

b) un nécessaire de réparation pour radeau de sauvetage;

c) une écope et une éponge;

d) un sifflet;

e) une lampe de poche étanche;

f) de l'eau potable pour deux jours, la quantité étant calculée en fonction du nombre maximal de personnes à bord du radeau de sauvetage, soit 500 millilitres d'eau par jour par personne, ou un dispositif de dessalement ou de distillation d'eau salée pouvant fournir une quantité équivalente d'eau potable;

g) un manuel de survie imperméable qui contient des renseignements sur la survie en mer;

h) une trousse de premiers soins contenant des tampons antiseptiques, des pansements compressifs pour brûlures, des pansements ordinaires et des comprimés contre le mal des transports;

i) un dispositif de signalisation pyrotechnique, ou un appareil émettant des signaux de détresse visuels à usage aéronautique, qui porte une marque, apposée par le fabricant, indiquant que celui-ci est conforme aux exigences de la CAN-TSO-C168, un miroir à signaux et de la teinture de balisage pour signaler visuellement la détresse.

Trousses de premiers soins

604.117 (1) Malgré l'alinéa 602.60(1)*h*), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est exploité par un exploitant privé et dont la configuration est indiquée ci-après à moins que ne soit transporté à bord le nombre correspondant de trousses de premiers soins, chacune contenant le matériel d'une trousse de premiers soins indiqué dans le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* :

a) une configuration de 1 à 50 sièges passagers, une trousse;

b) une configuration de 51 à 150 sièges passagers, deux trousses;

c) une configuration de 151 à 250 sièges passagers, trois trousses;

d) une configuration de 251 sièges passagers ou plus, quatre trousses.

(2) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef exploité par un exploitant privé, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les trousses de premiers soins visées au paragraphe (1) sont réparties dans la cabine, à la portée des membres d'équipage et des passagers;

b) elles sont indiquées clairement;

c) si une trousse de premiers soins est rangée dans un bac ou un compartiment, ceux-ci en indiquent clairement le contenu.

Inhalateur protecteur

604.118 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion pressurisé qui est exploité par un exploitant privé et qui a à bord des agents de bord à moins qu'un inhalateur protecteur ayant une réserve portative d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de quinze minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds ne soit disponible aux endroits suivants :

a) au point d'entrée de chaque soute de classe A, B, E ou F accessible aux membres d'équipage au cours du vol;

(*b*) at the site of each hand-held fire extinguisher that is located in an isolated galley;

(*c*) on the flight deck; and

(*d*) at the site of each hand-held fire extinguisher that is required under section 604.119.

(2) If the breathing gas in the protective breathing equipment referred to in subsection (1) is oxygen, each unit of that equipment reduces by 15 minutes the crew member oxygen requirements specified in subsection 605.31(2).

Hand-held Fire Extinguishers

604.119 No person shall conduct a take-off in an aircraft operated by a private operator unless

(*a*) hand-held fire extinguishers are available as follows:

(i) extinguishers are distributed, in every passenger compartment configured as follows, in the numbers indicated:

(A) in a passenger compartment configured for fewer than 20 passenger seats, one extinguisher,

(B) in a passenger compartment configured for 20 to 60 passenger seats, two extinguishers,

(C) in a passenger compartment configured for 61 to 200 passenger seats, three extinguishers, and

(D) in a passenger compartment configured for 201 or more passenger seats, one additional extinguisher for each additional unit of 100 passenger seats,

(ii) one extinguisher is located at the entry into each Class E cargo compartment that is accessible to crew members during flight, and

(iii) one extinguisher is located in each isolated galley; and

(*b*) if a hand-held fire extinguisher is stowed in a bin or compartment, the bin or compartment is clearly marked as containing a fire extinguisher.

[**604.120** to **604.125** reserved]

Division VIII — Maintenance

Maintenance Manager

604.126 The maintenance manager is responsible and accountable for the maintenance control system.

Maintenance Control System

604.127 A private operator shall have, in respect of its aircraft, a maintenance control system that includes

(*a*) procedures to ensure that only parts and materials that meet the requirements of Subpart 71 of Part V are used in the performance of maintenance or elementary work, including

(i) the details of part pooling arrangements, if any, that have been entered into by the private operator, and

(ii) procedures used for the inspection and storage of incoming parts and materials;

(*b*) if the private operator authorizes, for the performance of elementary work, the use of methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses referred to in paragraph 571.02(1)(*b*) or (*c*), the source of those methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses and a general description of the elementary work;

b) à l’endroit où se trouve chaque extincteur portatif dans un office isolé;

c) dans le poste de pilotage;

d) à l’endroit où se trouve chaque extincteur portatif exigé par l’article 604.119.

(2) Si le mélange de gaz respiratoire de l’inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) est de l’oxygène, chaque inhalateur protecteur réduit de quinze minutes les exigences du paragraphe 605.31(2) relatives à l’oxygène pour les membres d’équipage.

Extincteurs portatifs

604.119 Il est interdit d’effectuer le décollage d’un aéronef exploité par un exploitant privé à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) des extincteurs portatifs sont disponibles de la manière suivante :

(i) ils sont répartis dans chaque cabine passagers ayant la configuration ci-après, selon le nombre indiqué :

(A) moins de 20 sièges passagers, un extincteur,

(B) de 20 à 60 sièges passagers, deux extincteurs,

(C) de 61 à 200 sièges passagers, trois extincteurs,

(D) 201 sièges passagers ou plus, un extincteur supplémentaire par tranche additionnelle de 100 sièges passagers,

(ii) un extincteur se trouve au point d’entrée de chaque soute de classe E accessible aux membres d’équipage au cours du vol,

(iii) un extincteur se trouve dans chaque office isolé;

b) si un extincteur portatif est rangé dans un bac ou un compartiment, ceux-ci en indiquent clairement le contenu.

[**604.120** à **604.125** réservés]

Section VIII — maintenance

Gestionnaire de la maintenance

604.126 Le gestionnaire de la maintenance est responsable du système de contrôle de la maintenance et est tenu d’en rendre compte.

Système de contrôle de la maintenance

604.127 L’exploitant privé dispose, à l’égard de ses aéronefs, d’un système de contrôle de la maintenance qui comprend ce qui suit :

a) une procédure pour que seules les pièces et seuls les matériaux qui sont conformes aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V soient utilisés pour l’exécution de la maintenance et des travaux élémentaires, y compris :

(i) les détails concernant les accords de mise en commun des pièces qu’il a conclus, le cas échéant,

(ii) une procédure d’inspection et d’entreposage des pièces et des matériaux à leur entrée;

b) s’il autorise, pour l’exécution de travaux élémentaires, l’utilisation de méthodes, de techniques, de pratiques, de pièces, de matériaux, d’outils, d’équipements ou d’appareils d’essais visés aux alinéas 571.02(1)*b*) ou *c*), la provenance de

(*c*) procedures to ensure that the persons who perform maintenance, elementary work or servicing are authorized to do so under section 604.128;

(*d*) procedures to ensure that an aircraft is not returned to service unless it is

(i) airworthy, and

(ii) equipped, configured and maintained for its intended use;

(*e*) a description of the defect reporting and rectification procedures required by section 604.129;

(*f*) the aircraft service information review procedures required by section 604.131;

(*g*) procedures to ensure that the records referred to in section 604.132 are established and retained in accordance with that section;

(*h*) procedures to ensure that the tasks required by a maintenance schedule or by an airworthiness directive are completed within the time limits set out in Subpart 5 of Part VI;

(*i*) procedures to ensure that the particulars relating to aircraft empty weight and empty centre of gravity are entered in accordance with the requirements of Item 2 of Schedule I to Subpart 5 of Part VI;

(*j*) a general description of the maintenance schedule required under paragraph 605.86(1)(*a*) and, in the case of a turbine-powered pressurized aeroplane or a large aeroplane, the approval number of the maintenance schedule approved under subsection 605.86(2); and

(*k*) details of the methods used to record the maintenance, elementary work or servicing performed, and to ensure that any defects are recorded in the technical records that are required to be kept under subsection 605.92(1).

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.128 (1) No private operator shall authorize a person to perform maintenance or elementary work on any of its aircraft unless

(*a*) the person

(i) has received the training referred to in subsection 604.182(1), and

(ii) in the case of elementary work, has performed that work at least once under the supervision of the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or the holder of an approved training organization certificate; or

(*b*) the person is authorized to do so under a written agreement that

(i) describes the maintenance or elementary work to be performed, including the specific tasks and activities and the conditions under which they are to be performed, and

(ii) provides that the private operator is responsible for ensuring that the maintenance or elementary work is performed.

(2) A private operator shall ensure that each person who performs servicing on any of its aircraft meets the training requirements set out in subsection 604.182(2).

(3) A private operator shall retain a copy of the written agreement referred to in paragraph (1)(*b*) for two years after the day on which the agreement comes into force.

ces méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équipements ou appareils d’essais, et une description générale des travaux élémentaires;

c) une procédure pour que les personnes qui exécutent de la maintenance ou des travaux élémentaires ou d’entretien courant y soient autorisées en vertu de l’article 604.128;

d) une procédure pour que les aéronefs ne soient pas remis en service à moins que ceux-ci :

(i) d’une part, soient en état de navigabilité,

(ii) d’autre part, soient équipés et configurés et fassent l’objet d’une maintenance pour l’utilisation prévue;

e) une description de la procédure de rapport et de rectification des défectuosités qui est exigée par l’article 604.129;

f) une procédure visant la revue de l’information sur le service des aéronefs qui est exigée par l’article 604.131;

g) une procédure pour que les dossiers visés à l’article 604.132 soient établis et conservés conformément à cet article;

h) une procédure pour que les tâches exigées par un calendrier de maintenance ou une consigne de navigabilité soient exécutées dans les délais prévus à la sous-partie 5 de la partie VI;

i) une procédure pour que les détails relatifs à la masse à vide et au centre de gravité à vide de l’aéronef soient inscrits conformément aux exigences de l’article 2 de l’annexe I de la sous-partie 5 de la partie VI;

j) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l’alinéa 605.86(1)*a*) et, dans le cas d’un avion pressurisé à turbomoteurs ou d’un gros avion, le numéro d’approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2);

k) des détails sur les méthodes utilisées pour consigner la maintenance ou les travaux élémentaires ou d’entretien courant effectués et pour veiller à ce que les défectuosités soient inscrites dans les dossiers techniques qui doivent être tenus en application du paragraphe 605.92(1).

Maintenance, travaux élémentaires et d’entretien courant

604.128 (1) Il est interdit à l’exploitant privé d’autoriser une personne à exécuter de la maintenance ou des travaux élémentaires sur l’un de ses aéronefs à moins que l’une ou l’autre des exigences suivantes ne soit respectée :

a) la personne satisfait aux exigences suivantes :

(i) elle a reçu la formation visée au paragraphe 604.182(1),

(ii) dans le cas de travaux élémentaires, elle a exécuté ceux-ci au moins une fois sous la supervision du titulaire d’une licence de technicien d’entretien d’aéronefs (TEA) ou du titulaire d’un certificat d’organisme de formation agréé;

b) elle y est autorisée aux termes d’un accord écrit qui :

(i) décrit la maintenance ou les travaux élémentaires à exécuter, y compris les tâches et les activités particulières, ainsi que les conditions dans lesquelles elles doivent être exécutées,

(ii) prévoit qu’il incombe à l’exploitant privé de veiller à ce que la maintenance et les travaux élémentaires soient exécutés.

(2) L’exploitant privé veille à ce que chaque personne qui exécute des travaux d’entretien courant sur l’un de ses aéronefs respecte les exigences de formation prévues au paragraphe 604.182(2).

(3) L’exploitant privé conserve une copie de l’accord écrit visé à l’alinéa (1)*b*) pendant deux ans après la date d’entrée en vigueur de celui-ci.

Defect Reporting and Rectification

604.129 A private operator shall have procedures to ensure that

(*a*) aircraft defects are recorded in accordance with subsection 605.94(1);

(*b*) aircraft defects are rectified in accordance with the requirements of Subpart 71 of Part V;

(*c*) an aircraft defect that occurs three times within 15 flights is identified and is reported as a recurring defect to the flight crew and maintenance personnel in order to avoid the repetition of unsuccessful attempts at rectification;

(*d*) an aircraft defect, the rectification of which has been deferred, is scheduled for rectification; and

(*e*) the rectification of a recurring defect takes into account the methodology used in previous attempts at rectification.

Service Difficulty Reporting

604.130 A private operator shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V, any service difficulty related to the aircraft that it operates under this Subpart.

Aircraft Service Information Review

604.131 A private operator shall have procedures to ensure that

(*a*) it is aware of the aircraft service information that the manufacturer produces in respect of the aeronautical products used by the private operator;

(*b*) the aircraft service information is assessed, and the results of the assessment are signed and dated by the maintenance manager and retained for six years; and

(*c*) the maintenance schedule or any other procedure is, if necessary, amended in response to the assessment.

Personnel Records

604.132 (1) A private operator shall have for its personnel a record that includes the following information:

(*a*) the name of any person authorized under section 571.11 to sign a maintenance release under section 571.10; and

(*b*) the name of any person who has performed elementary work in accordance with subparagraph 604.128(1)(*a*)(ii).

(2) The private operator shall retain the record for two years after the day on which it was last updated.

[**604.133** to **604.138** reserved]

Division IX — Personnel Requirements

Validity Periods

604.139 (1) Subject to subsections (2) and (3), for the purposes of this Division and Division IV, the validity period of any

Rapport et correction des défectuosités

604.129 L'exploitant privé dispose d'une procédure pour que, à la fois :

a) les défectuosités d'un aéronef soient inscrites conformément au paragraphe 605.94(1);

b) les défectuosités d'un aéronef soient corrigées conformément aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V;

c) les défectuosités d'un aéronef qui se produisent trois fois au cours de 15 vols soient repérées et signalées comme étant des défectuosités récurrentes à l'équipage de conduite et au personnel de la maintenance afin d'éviter la répétition de tentatives de correction infructueuses;

d) les défectuosités d'un aéronef dont la rectification a été reportée fassent l'objet d'un calendrier en vue de leur rectification;

e) la correction d'une défectuosité récurrente tienne compte de la méthodologie utilisée au cours des tentatives de correction précédentes.

Rapport de difficultés en service

604.130 L'exploitant privé fait rapport au ministre, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V, de toute difficulté en service concernant les aéronefs qu'il exploite en application de la présente sous-partie.

Revue de l'information sur le service des aéronefs

604.131 L'exploitant privé dispose d'une procédure pour, à la fois :

a) qu'il soit au courant de l'information sur le service des aéronefs qui est produite par le constructeur à l'égard des produits aéronautiques qu'il utilise;

b) que l'information sur le service des aéronefs fasse l'objet d'une analyse et que les conclusions de celle-ci soient signées et datées par le gestionnaire de la maintenance et conservées pendant six ans;

c) que le calendrier de maintenance ou toute autre procédure soient, au besoin, modifiés à la suite de l'analyse.

Dossiers du personnel

604.132 (1) L'exploitant privé dispose, pour son personnel, d'un dossier comprenant les renseignements suivants :

a) le nom de toute personne autorisée, en vertu de l'article 571.11, à signer une certification après maintenance en vertu de l'article 571.10;

b) le nom de toute personne qui a exécuté des travaux élémentaires conformément au sous-alinéa 604.128(1)*a*)(ii).

(2) Il conserve le dossier pendant deux ans après la date de sa dernière mise à jour.

[**604.133** à **604.138** réservés]

Section IX — exigences relatives au personnel

Périodes de validité

604.139 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), pour l'application de la présente section et de la section IV, la période

training — other than the training referred to in section 604.148 — any competency check or any pilot proficiency check expires on

(*a*) in the case of training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) and in subparagraphs 604.179(*z*)(viii) and (ix), and the high altitude indoctrination training referred to in section 604.176, the first day of the thirty-seventh month after the month in which the training was completed;

(*b*) in the case of all other training, the first day of the thirteenth month after the month in which the training was completed; and

(*c*) in the case of a competency check or pilot proficiency check, the first day of the twenty-fifth month after the month in which the competency check or pilot proficiency check was successfully completed.

(2) If any training, competency check or pilot proficiency check is renewed within the last 90 days of its validity period, its validity period is extended by

(*a*) 36 months, in the case of training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) and in subparagraphs 604.179(*z*)(viii) and (ix), and the high altitude indoctrination training referred to in section 604.176;

(*b*) 12 months, in the case of all other training; and

(*c*) 24 months, in the case of a competency check or pilot proficiency check.

(3) The Minister shall extend the validity period of any training, competency check or pilot proficiency check for a period of not more than 60 days beginning on the day after the day on which the validity period expires, if

(*a*) the application for extension is made during the validity period; and

(*b*) the applicant demonstrates that there has been no reasonable opportunity to renew the training, competency check or pilot proficiency check within the 90 days before the day on which the training, competency check or pilot proficiency check would otherwise expire.

Equivalencies

604.140 (1) A person who will act as a crew member for a private operator, and who has received crew member training under the ground and flight training program of an air operator or under the training program of another private operator, may use that training to meet an equivalent training requirement set out in this Subpart if

(*a*) the training received by the person is in respect of the aircraft type that the person will operate and the private operator's area of operation;

(*b*) the validity period, if any, of that training has not expired; and

(*c*) the private operator provides the person with training in

(i) the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual, and

(ii) the private operator's emergency procedures for the aircraft in respect of which the person will be assigned duties.

de validité de toute formation — autre que celle visée à l'article 604.148 — de toute vérification de compétence ou de tout contrôle de la compétence du pilote expire :

a) dans le cas de la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence visées au paragraphe 604.169(2) et aux sous-alinéas 604.179*z*)(viii) et (ix) et de la formation de familiarisation en haute altitude visée à l'article 604.176, le premier jour du trente-septième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a terminé la formation;

b) dans le cas de toute autre formation, le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a terminé la formation;

c) dans le cas de la vérification de compétence ou du contrôle de la compétence du pilote, le premier jour du vingt-cinquième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi avec succès la vérification de compétence ou le contrôle de la compétence du pilote.

(2) Si une formation, une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote sont renouvelés au cours des 90 derniers jours de leur période de validité, celle-ci est prolongée :

a) de trente-six mois, dans le cas de la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence visées au paragraphe 604.169(2) et aux sous-alinéas 604.179*z*)(viii) et (ix) et de la formation de familiarisation en haute altitude visée à l'article 604.176;

b) de douze mois, dans le cas de toute autre formation;

c) de vingt-quatre mois, dans le cas d'une vérification de compétence ou d'un contrôle de la compétence du pilote.

(3) Le ministre prolonge la période de validité d'une formation, d'une vérification de compétence ou d'un contrôle de la compétence du pilote, d'au plus 60 jours à compter du jour suivant la date d'expiration de la période de validité, si les conditions suivantes sont respectées :

a) la demande de prolongation est présentée au cours de la période de validité;

b) le demandeur démontre qu'il n'y a pas eu d'occasions raisonnables de renouveler la formation, la vérification de compétence ou le contrôle de la compétence du pilote au cours des 90 jours précédant la date d'échéance de celle-ci.

Équivalences

604.140 (1) La personne qui agira en qualité de membre d'équipage pour un exploitant privé et qui a reçu une formation de membre d'équipage, au titre du programme de formation au sol et en vol d'un exploitant aérien ou au titre du programme de formation d'un autre exploitant privé, peut s'en prévaloir pour satisfaire à une exigence de formation équivalente qui est prévue à la présente sous-partie si les exigences suivantes sont respectées :

a) la formation reçue par la personne porte sur le type d'aéronef qu'elle utilisera et la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

b) le cas échéant, la période de validité de cette formation n'est pas expirée;

c) l'exploitant privé donne à la personne une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les procédures d'urgence de l'exploitant privé pour l'aéronef à l'égard duquel seront attribuées des fonctions à la personne.

(2) A person who will act as a flight crew member for a private operator, and who has successfully completed a pilot proficiency check with an air operator or a competency check with another private operator, meets the requirements of paragraph 604.143(1)(*e*) if

(*a*) the pilot proficiency check or competency check was conducted using an aircraft of the same type that the person will operate;

(*b*) the validity period of the pilot proficiency check or competency check has not expired; and

(*c*) the private operator provides the person with training in respect of

(i) the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual,

(ii) any differences between the equipment that is installed on the aircraft operated by the private operator and the equipment that is installed on the aircraft operated by the air operator or the other private operator, and

(iii) any differences between the private operator's operational procedures and those of the air operator or the other private operator.

(2) La personne qui agira en qualité de membre d'équipage de conduite pour un exploitant privé et qui a subi avec succès un contrôle de la compétence du pilote d'un exploitant aérien ou une vérification de compétence d'un autre exploitant privé satisfait à l'exigence de l'alinéa 604.143(1)*e*) si les exigences suivantes sont respectées :

a) le contrôle de la compétence du pilote ou la vérification de compétence ont été effectués en utilisant un aéronef du même type que celui que la personne utilisera;

b) la période de validité de la vérification de compétence ou du contrôle de la compétence du pilote n'est pas expirée;

c) l'exploitant privé donne à la personne une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) toute différence entre l'équipement qui est installé sur les aéronefs exploités par l'exploitant privé et celui qui est installé sur les aéronefs exploités par l'exploitant aérien ou l'autre exploitant privé,

(iii) toute différence entre les procédures opérationnelles de l'exploitant privé et celles de l'exploitant aérien ou de l'autre exploitant privé.

Operations Manager Qualifications and Responsibilities

604.141 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as the operations manager unless

(*a*) the person

(i) holds, or has held, the licence and ratings required by Part IV to act as a pilot-in-command on an aircraft operated by the private operator, or

(ii) has acquired at least three years of supervisory experience with a private operator or air operator whose operations and activities are of a size, nature and complexity that correspond to the size, nature and complexity of the operations and activities of the private operator; and

(*b*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart and of any other applicable laws, regulations or standards that ensure the safety of the private operator's operations or affect the person's responsibilities.

Qualifications et responsabilités — gestionnaire des opérations

604.141 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de gestionnaire des opérations, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne satisfait à l'une ou l'autre des exigences suivantes :

(i) elle est titulaire, ou a été titulaire, de la licence et des qualifications exigées par la partie IV pour agir en qualité de commandant de bord d'un aéronef exploité par l'exploitant privé,

(ii) elle possède au moins trois ans d'expérience liée à la supervision auprès d'un exploitant privé, ou d'un exploitant aérien, dont les opérations et les activités sont d'une ampleur, d'une nature et d'une complexité qui correspondent à celles de l'exploitant privé;

b) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie et des autres lois, règlements et normes applicables qui assurent la sécurité de l'exploitation de l'exploitant privé ou qui ont une incidence sur les responsabilités de la personne.

(2) The operations manager is responsible for the operational control of the private operator's operations and shall

(*a*) coordinate the activities that affect operational control, including activities relating to

(i) maintenance,

(ii) crew members' schedules,

(iii) load control, and

(iv) aircraft operation schedules;

(*b*) implement the private operator's policies and procedures to ensure that the private operator's operations meet the requirements of this Subpart;

(*c*) if the operations manager receives aeronautical information that indicates a risk to the safety of a flight, ensure that corrective actions are taken to manage or mitigate the risk;

(*d*) ensure the dissemination of aircraft safety information to the private operator's personnel; and

(2) Le gestionnaire des opérations est responsable de la gestion du contrôle d'exploitation de l'exploitant privé et doit :

a) coordonner les activités qui ont une incidence sur le contrôle d'exploitation, y compris les activités relatives :

(i) à la maintenance,

(ii) aux horaires des membres d'équipage,

(iii) au contrôle des charges,

(iv) aux calendriers d'utilisation des aéronefs;

b) mettre en œuvre les politiques et procédures de l'exploitant privé pour assurer la conformité des opérations de celui-ci avec les exigences de la présente sous-partie;

c) lorsqu'il reçoit des renseignements aéronautiques qui indiquent un risque pour la sécurité d'un vol, veiller à ce que des mesures correctives soient prises pour gérer ou atténuer les risques;

(*e*) implement the emergency response procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*e*).

Chief Pilot Qualifications, Training and Responsibilities

604.142 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a chief pilot unless

(*a*) the person meets the requirements of paragraphs 604.143(1)(*a*), (*b*), (*d*) and (*e*) for acting as pilot-in-command on an aircraft operated by the private operator; and

(*b*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart and of any other applicable laws, regulations or standards that ensure the safety of the private operator's operations or affect the person's responsibilities.

(2) The chief pilot is responsible for the flight crew members involved in the private operator's operations and shall

(*a*) develop standard operating procedures in respect of aircraft operated by the private operator;

(*b*) verify whether the aerodromes and routes for aircraft used by the private operator are suitable for aircraft operated by the private operator;

(*c*) ensure that the operational requirements of the aerodromes and routes used by the private operator are met; and

(*d*) process any flight crew member reports and take any necessary follow-up action.

Flight Crew Member Qualifications and Training

604.143 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a pilot-in-command or second-in-command unless

(*a*) the person holds the licence, ratings and medical certificate required by Part IV;

(*b*) in the case of a pilot-in-command,

(i) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, the training set out in subsections 604.169(1) and 604.170(1) and, if applicable, the training set out in subsection 604.169(3) and sections 604.177 and 604.178, or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), as the case may be, and

(ii) the validity period of the training has not expired;

(*c*) in the case of a second-in-command,

(i) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, the training set out in subsections 604.169(1) and 604.170(1) and, if applicable, the training set out in subsection 604.169(3) and section 604.177, or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), as the case may be, and

(ii) the validity period of the training has not expired;

(*d*) the person has received, in respect of the aircraft type that the person will operate, training in the performance of the emergency procedures referred to in subsection 604.169(2) or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), and the validity period of the training has not expired;

d) veiller à ce que les renseignements relatifs à la sécurité des aéronefs soient communiqués au personnel de l'exploitant privé;

e) mettre en œuvre les procédures relatives aux interventions en cas d'urgence visées à l'alinéa 604.203(1)*e*).

Qualifications, formation et responsabilités — pilote en chef

604.142 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de pilote en chef, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne satisfait aux exigences des alinéas 604.143(1)*a*), *b*), *d*) et *e*) pour agir en qualité de commandant de bord à bord d'un aéronef exploité par l'exploitant privé;

b) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie et des autres lois, règlements et normes applicables qui assurent la sécurité de l'exploitation de l'exploitant privé ou qui ont une incidence sur les responsabilités de la personne.

(2) Le pilote en chef est responsable des membres d'équipage de conduite qui participent aux opérations de l'exploitant privé et doit :

a) élaborer les procédures d'utilisation normalisées à l'égard des aéronefs utilisés par l'exploitant privé;

b) vérifier si les aérodromes et les routes utilisés par l'exploitant privé conviennent aux aéronefs qu'exploite l'exploitant privé;

c) veiller à ce que les exigences opérationnelles des aérodromes et des routes utilisés par l'exploitant privé soient respectées;

d) traiter les rapports des membres d'équipage de conduite et prendre les mesures de suivi nécessaires.

Qualifications et formation — membres d'équipage de conduite

604.143 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord ou de commandant en second, et à toute personne d'agir en ces qualités, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire de la licence, des qualifications et du certificat médical exigés par la partie IV;

b) si elle agit en qualité de commandant de bord :

(i) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation prévue aux paragraphes 604.169(1) et 604.170(1) et, le cas échéant, celle prévue au paragraphe 604.169(3) et aux articles 604.177 et 604.178, ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), selon le cas,

(ii) la période de validité de la formation n'est pas expirée;

c) si elle agit en qualité de commandant en second :

(i) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation prévue aux paragraphes 604.169(1) et 604.170(1) et, le cas échéant, celle prévue au paragraphe 604.169(3) et à l'article 604.177 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), selon le cas,

(ii) la période de validité de la formation n'est pas expirée;

d) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, la formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence prévues au paragraphe 604.169(2) ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

(*e*) the person has successfully completed, in respect of the aircraft type that the person will operate, a competency check that meets the requirements of this section or a competency check or pilot proficiency check that meets the requirements of subsection 604.140(2), and the validity period of the competency check or pilot proficiency check has not expired; and

(*f*) if the person is required to operate an aircraft above 13,000 feet ASL, the person has received the training set out in section 604.176 or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1).

(2) A person who undergoes a competency check referred to in paragraph (1)(*e*)

(*a*) shall have completed, within 30 days before the day on which the competency check is conducted, the training set out in subsection 604.170(1) or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1);

(*b*) shall have been recommended for the competency check by an instructor who provided the person with the training or equivalent training referred to in paragraph (*a*); and

(*c*) shall meet the following requirements:

(i) the person holds the licence required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check,

(ii) the person holds a type rating required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check, or meets the knowledge and experience requirements set out in paragraph 421.40(3)(*a*) of Standard 421 — *Flight Crew Permits, Licences and Ratings*, and the knowledge requirement was met within 24 months before the day on which the competency check is conducted, and

(iii) the person holds an instrument rating required by Part IV in respect of the aircraft that will be used for the competency check, or meets the knowledge and experience requirements set out in subsection 421.46(2) of Standard 421 — *Flight Crew Permits, Licences and Ratings*, and the knowledge requirement was met within 24 months before the day on which the competency check is conducted.

(3) The competency check referred to in paragraph (1)(*e*)

(*a*) shall be based on the processes, practices and procedures set out in the private operator's operations manual;

(*b*) shall consist of the exercises set out in chapters 2 or 3, as the case may be, of the standard entitled *Flight Test Guide — Competency Check (Private Operators)*, published by the Minister;

(*c*) shall assess the exercises referred to in paragraph (*b*) in accordance with the marking scale set out in section 1.3 of that standard;

(*d*) shall assess the competency as satisfactory or unsatisfactory in accordance with sections 1.5 and 1.6 of that standard; and

(*e*) shall be subject to the retest procedures referred to in section 1.7 of that standard.

(4) Subject to subsection (5), the competency check referred to in paragraph (1)(*e*) shall be conducted by a person who

(*a*) holds the licence and ratings required by Part IV to act as pilot-in-command of the aircraft used for the competency check;

(*b*) holds an instrument rating required by Part IV in respect of the aircraft used for the competency check;

e) elle a subi avec succès, à l'égard du type d'aéronef qu'elle utilisera, une vérification de compétence qui est conforme aux exigences du présent article ou une vérification de la compétence ou un contrôle de la compétence du pilote qui sont conformes aux exigences du paragraphe 604.140(2) et la période de validité de ceux-ci n'est pas expirée;

f) si elle doit utiliser un aéronef au-dessus de 13 000 pieds ASL, elle a reçu la formation prévue à l'article 604.176 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1).

(2) La personne qui fait l'objet d'une vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) satisfait aux exigences suivantes :

a) la personne a suivi, dans les 30 jours qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée, la formation prévue au paragraphe 604.170(1) ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1);

b) elle a fait l'objet, à l'égard de la vérification de compétence, d'une recommandation d'un instructeur qui lui a donné la formation ou la formation équivalente qui sont visées à l'alinéa *a*);

c) elle satisfait aux exigences suivantes :

(i) elle est titulaire de la licence exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef qui sera utilisé pour la vérification de compétence,

(ii) elle est titulaire d'une qualification de type exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef utilisé pour la vérification de compétence ou elle satisfait aux exigences relatives aux connaissances et à l'expérience prévues à l'alinéa 421.40(3)*a*) de la Norme 421 — *Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*, auquel cas l'exigence relative aux connaissances a été respectée dans les 24 mois qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée,

(iii) elle est titulaire d'une qualification de vol aux instruments exigée par la partie IV à l'égard de l'aéronef qui sera utilisé pour la vérification de compétence ou elle satisfait aux exigences relatives aux connaissances et à l'expérience prévues au paragraphe 421.46(2) de la Norme 421 — *Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*, auquel cas l'exigence relative aux connaissances a été respectée dans les 24 mois qui précèdent la date où la vérification de compétence est effectuée.

(3) La vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) doit être conforme aux exigences suivantes :

a) elle repose sur les processus, les pratiques et les procédures prévus dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) elle comporte les exercices prévus aux chapitres 2 ou 3, selon le cas, de la norme intitulée *Guide de test en vol — Vérification de compétence (exploitants privés)*, publiée par le ministre;

c) elle évalue les exercices visés à l'alinéa *b*) selon l'échelle de notation prévue à l'article 1.3 de cette norme;

d) elle évalue la compétence comme étant satisfaisante ou insatisfaisante conformément aux articles 1.5 et 1.6 de cette norme;

e) elle est assujettie à des procédures en prévision d'un nouveau test qui sont visées à l'article 1.7 de cette norme.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), la vérification de compétence visée à l'alinéa (1)*e*) est effectuée par une personne qui satisfait aux exigences suivantes :

a) la personne est titulaire de la licence et des qualifications exigées par la partie IV pour agir en qualité de commandant de bord de l'aéronef utilisé pour la vérification de compétence;

(*c*) meets one of the following requirements:

(i) is a pilot examiner authorized by the Minister to conduct instrument rating flight tests under Part IV,

(ii) is an approved check pilot authorized by the Minister to conduct a pilot proficiency check under Part VII in respect of the aircraft type used for the competency check, or

(iii) holds an authorization issued by the competent authority of a contracting state to conduct flight tests that are equivalent to competency checks, in which case the person shall have demonstrated to the private operator knowledge of the standard referred to in paragraph (3)(*b*); and

(*d*) is not the instructor who made the recommendation referred to in paragraph 2(*b*) in respect of the person undergoing the competency check.

(5) The competency check referred to in paragraph (1)(*e*) may be conducted by a person who is not referred to in paragraph 4(*c*) if the person

(*a*) has been assigned to conduct the competency check by the private operator;

(*b*) meets the requirements set out in paragraphs (4)(*a*) and (*b*);

(*c*) does not have a record of conviction for

(i) an offence under section 7.3 of the Act, or

(ii) two or more offences under these Regulations not arising from a single occurrence;

(*d*) is at least 21 years old;

(*e*) has at least 3,000 hours of flight time in an aircraft of the same category as the aircraft that will be used for the competency check, including

(i) at least 2,000 hours as pilot-in-command,

(ii) at least 500 hours in a multi-engine aircraft, and

(iii) at least 500 hours of instrument time, including at least 100 hours as pilot-in-command; and

(*f*) has successfully completed, within 24 months before the day on which the person conducts the competency check, training provided by a pilot examiner or by an approved check pilot that includes the following elements:

(i) the responsibilities of a person conducting a competency check,

(ii) evaluation principles,

(iii) the conduct of a competency check,

(iv) the content of the standard referred to in paragraph (3)(*b*), and

(v) the record-keeping requirements set out in section 604.150.

Instructor Qualifications and Training

604.144 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight instructor or a flight simulator instructor unless

(*a*) the person holds, in respect of the aircraft type used for the training, the licence and ratings required by Part IV or, in the case of an instructor licensed by a contracting state, a licence and ratings equivalent to those issued under Part IV;

(*b*) if the private operator is authorized under a special authorization to operate an aircraft in IFR flight, the person holds a valid instrument rating in respect of the aircraft type used for the training;

b) elle est titulaire d’une qualification de vol aux instruments exigée par la partie IV à l’égard de l’aéronef utilisé pour la vérification de compétence;

c) elle est, selon le cas :

(i) un pilote-examinateur autorisé par le ministre à effectuer des tests en vol en vue d’une qualification de vol aux instruments en application de la partie IV,

(ii) un pilote-vérificateur agréé qui est autorisé par le ministre à effectuer un contrôle de la compétence pilote en application de la partie VII à l’égard du type d’aéronef utilisé pour la vérification de compétence,

(iii) titulaire d’une autorisation délivrée par l’autorité compétente d’un État contractant pour effectuer des tests en vol qui sont équivalents à des vérifications de compétence, auquel cas elle a démontré à l’exploitant privé qu’elle possède des connaissances à l’égard de la norme visée à l’alinéa (3)*b*);

d) elle n’est pas l’instructeur qui a donné la recommandation visée à l’alinéa (2)*b*) à l’égard de la personne qui fait l’objet de la vérification de compétence.

(5) La vérification de compétence visée à l’alinéa (1)*e*) peut être effectuée par une personne qui n’est pas visée à l’alinéa (4)*c*) si celle-ci satisfait aux conditions suivantes :

a) la personne a été chargée d’effectuer la vérification de compétence par l’exploitant privé;

b) elle satisfait aux exigences prévues aux alinéas (4)*a*) et *b*);

c) elle n’a pas de dossier de condamnation :

(i) ni pour une infraction prévue à l’article 7.3 de la Loi,

(ii) ni pour deux infractions ou plus prévues au présent règlement qui ne découlent pas d’un seul événement;

d) elle est âgée de 21 ans ou plus;

e) elle a accumulé au moins 3 000 heures de temps de vol à bord d’un aéronef de la même catégorie que celui qui sera utilisé pour la vérification de compétence, dont :

(i) au moins 2 000 heures en qualité de commandant de bord,

(ii) au moins 500 heures à bord d’un aéronef multimoteur,

(iii) au moins 500 heures de temps aux instruments, dont au moins 100 heures en qualité de commandant de bord;

f) elle a suivi avec succès, dans les 24 mois qui précèdent la date où elle effectue la vérification de compétence, une formation qui a été donnée par un pilote-examinateur ou un pilote-vérificateur agréé et qui porte sur les éléments suivants :

(i) les responsabilités de la personne qui effectue une vérification de compétence,

(ii) les principes d’évaluation,

(iii) la tenue d’une vérification de compétence,

(iv) le contenu de la norme visée à l’alinéa (3)*b*),

(v) les exigences relatives à la tenue des dossiers qui sont visées à l’article 604.150.

Qualifications et formation — instructeurs

604.144 (1) Il est interdit à l’exploitant privé de permettre à une personne d’agir en qualité d’instructeur de vol ou d’instructeur sur simulateur de vol, et à toute personne d’agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire, à l’égard du type d’aéronef utilisé pour la formation, de la licence et des qualifications exigées par la partie IV ou, si elle est un instructeur titulaire d’une licence délivrée par un État contractant, elle est titulaire d’une licence et des qualifications équivalentes à celles délivrées en vertu de la partie IV;

(*c*) the person has received, in respect of the aircraft type used for the training, training that includes the elements set out in subsection 604.170(1), and the validity period of the training has not expired; and

(*d*) the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the content of the private operator's operations manual, and

(ii) the provisions of this Subpart that relate to the training of flight crew members.

(2) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a ground instructor unless the person has received, before the day on which the person begins to act as ground instructor, training that includes the following elements:

(*a*) the teaching and learning processes;

(*b*) instructional techniques; and

(*c*) the student-instructor relationship.

Flight Attendant Training

604.145 No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight attendant unless

(*a*) the person has received the training set out in section 604.179 or equivalent training that meets the requirements of subsection 604.140(1), and the validity period of the training has not expired; and

(*b*) if the person has no prior flight attendant experience, the person has demonstrated to the private operator knowledge of

(i) the provisions of these Regulations and of standards that affect the responsibilities of a flight attendant,

(ii) aeronautical terminology,

(iii) the physiological effects of flight, and

(iv) the theory of flight.

Flight Dispatcher and Flight Follower Training

604.146 (1) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight dispatcher unless the person

(*a*) holds a flight dispatcher certificate; and

(*b*) has received the training set out in subsection 604.180(1) and the validity period of the training has not expired.

(2) No private operator shall permit a person to act — and no person shall act — as a flight follower unless the person has received the training set out in subsection 604.180(2) and the validity period of the training has not expired.

Ground and Airborne Icing Operations Training

604.147 No private operator shall permit a person to perform — and no person shall perform — duties relating to ground and airborne icing operations unless the person has received the training set out in section 604.181 and the validity period of the training has not expired.

b) si l'exploitant privé est autorisé à utiliser un aéronef en vol IFR aux termes d'une autorisation spéciale, elle est titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation;

c) elle a reçu, à l'égard du type d'aéronef utilisé pour la formation, une formation comprenant les éléments prévus au paragraphe 604.170(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée;

d) elle a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé,

(ii) les dispositions de la présente sous-partie relatives à la formation des membres d'équipage de conduite.

(2) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité d'instructeur au sol, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle n'ait reçu, avant la date où elle commence à agir en cette qualité, une formation comprenant les éléments suivants :

a) les processus d'enseignement et d'apprentissage;

b) les techniques d'instruction;

c) les rapports entre les instructeurs et les élèves.

Formation — agents de bord

604.145 Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité d'agent de bord, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) elle a reçu la formation prévue à l'article 604.179 ou une formation équivalente qui est conforme aux exigences du paragraphe 604.140(1), et la période de validité de la formation n'est pas expirée;

b) si elle n'a pas d'expérience préalable en qualité d'agent de bord, la personne a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard des éléments suivants :

(i) les dispositions du présent règlement et des normes qui ont une incidence sur les responsabilités de l'agent de bord,

(ii) la terminologie aéronautique,

(iii) les effets physiologiques du vol,

(iv) la mécanique du vol.

Formation — régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.146 (1) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de régulateur de vol, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire d'un certificat de régulateur de vol;

b) elle a reçu la formation prévue au paragraphe 604.180(1) et la période de validité de celle-ci n'est pas expirée.

(2) Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'agir en qualité de préposé au suivi des vols, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que celle-ci n'ait reçu la formation prévue au paragraphe 604.180(2) et que la période de validité de celle-ci ne soit pas expirée.

Formation — opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol

604.147 Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne d'exercer des fonctions relatives aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol, et à toute personne de les exercer, à moins qu'elle n'ait reçu la formation prévue à l'article 604.181 et que la période de validité de celle-ci ne soit pas expirée.

Transportation of Dangerous Goods Training

604.148 No private operator shall permit a person to handle dangerous goods, to offer them for transport within the meaning of section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, or to transport them — and no person shall handle such goods, offer them for transport within the meaning of that section, or transport them — unless the person has received the training set out in section 6.2 of those Regulations.

Safety Management System Training

604.149 A private operator shall ensure that the operations manager, the maintenance manager and all other personnel receive the training set out in section 604.183.

Training and Qualifications Records

604.150 (1) A private operator shall have for its personnel a training and qualifications record that includes the following information:

(*a*) each person's name;

(*b*) the dates on which the person received training and the name of the instructor who provided the training;

(*c*) in the case of the operations manager, information on how the operations manager has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.141(1)(*b*) and the date of that demonstration;

(*d*) in the case of the chief pilot, information on how the chief pilot has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.142(1)(*b*) and the date of that demonstration;

(*e*) in the case of a flight instructor, information on how the flight instructor has demonstrated to the private operator knowledge of the elements referred to in paragraph 604.144(1)(*d*) and the date of that demonstration;

(*f*) in the case of a flight crew member,

(i) the flight crew member licence number, the category and expiry date of the flight crew member's medical certificate, a list of the flight crew member's ratings and, if applicable, the expiry date of those ratings,

(ii) in respect of the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178, information indicating whether the training was completed using an aircraft or a flight simulation training device, and

(iii) in respect of the competency check referred to in paragraph 604.143(1)(*e*),

(A) the name of the person who conducted the competency check and the date on which it was conducted,

(B) the name of the instructor who made the recommendation referred to in paragraph 604.143(2)(*b*) and the date on which it was made,

(C) the date of each attempt by the flight crew member to complete a competency check and the result of each attempt,

(D) information indicating whether the competency check was conducted using an aircraft or a flight simulation training device, and

(E) in the case of a competency check conducted by the person referred to in subparagraph 604.143(4)(*c*)(iii), information indicating how the person has demonstrated to the private operator knowledge of the standard referred to in that subparagraph and the date of that demonstration,

Formation — transport des marchandises dangereuses

604.148 Il est interdit à l'exploitant privé de permettre à une personne de manutentionner des marchandises dangereuses, d'en demander leur transport au sens de l'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou de les transporter, et à toute personne de les manutentionner, d'en demander le transport au sens de cet article ou de les transporter, à moins qu'elle n'ait reçu la formation prévue à l'article 6.2 de ce règlement.

Formation — système de gestion de la sécurité

604.149 L'exploitant privé veille à ce que le gestionnaire des opérations, le gestionnaire de la maintenance et les autres membres du personnel reçoivent la formation prévue à l'article 604.183.

Dossiers de formation et de qualifications

604.150 (1) L'exploitant privé dispose, pour son personnel, d'un dossier de formation et de qualifications qui comprend les renseignements suivants :

a) le nom de chaque personne;

b) les dates où la personne a reçu une formation et le nom de l'instructeur qui la lui a donnée;

c) dans le cas du gestionnaire des opérations, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.141(1)*b*) et la date de cette démonstration;

d) dans le cas du pilote en chef, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.142(1)*b*) et la date de cette démonstration;

e) dans le cas d'un instructeur de vol, une mention indiquant de quelle façon celui-ci a démontré à l'exploitant privé qu'il possède des connaissances à l'égard des éléments visés à l'alinéa 604.144(1)*d*) et la date de cette démonstration;

f) dans le cas d'un membre d'équipage de conduite :

(i) son numéro de licence de membre d'équipage de conduite, la catégorie et la date d'expiration de son certificat médical, une liste de ses qualifications et, le cas échéant, la date d'expiration de celles-ci,

(ii) à l'égard de la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178, une mention indiquant si la formation a été suivie au moyen d'un aéronef ou d'un dispositif de formation simulant le vol,

(iii) à l'égard de la vérification de compétence visée à l'alinéa 604.143(1)*e*), les renseignements suivants :

(A) le nom de la personne qui a effectué la vérification de compétence et la date de celle-ci,

(B) le nom de l'instructeur qui a donné la recommandation visée à l'alinéa 604.143(2)*b*) et la date de celle-ci,

(C) les dates de chacun des essais du membre d'équipage de conduite en vue de réussir la vérification de compétence et le résultat de chacun d'eux,

(D) une mention indiquant si la vérification de compétence a été effectuée au moyen d'un aéronef ou d'un dispositif de formation simulant le vol,

(E) dans le cas d'une vérification de compétence effectuée par la personne visée au sous-alinéa 604.143(4)*c*)(iii), une mention indiquant de quelle façon celle-ci a démontré à l'exploitant privé qu'elle possède des connaissances à l'égard de la norme visée à ce sous-alinéa et la date de cette démonstration,

(iv) in respect of a pilot proficiency check conducted under Part VII, the name of the air operator for which the check was conducted and the date on which the check was conducted, and

(v) the dates on which the flight crew member demonstrated the ability to operate an aircraft in accordance with paragraphs 604.50(*c*), 604.51(*f*), 604.60(*f*) and 604.74(2)(*c*); and

(*g*) in the case of an aircraft maintenance engineer (AME), the aircraft maintenance engineer licence number.

(2) A private operator shall have, for each person who receives the training referred to in section 604.148, a record of the training that meets the requirements of section 6.6 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

(3) If the training referred to in Divisions IV or X includes a written examination, the private operator shall retain a master copy of each examination.

(4) The private operator shall

(*a*) retain the records referred to in subsections (1) and (2) for two years after the day on which the records were last updated; and

(*b*) retain the written examination referred to in subsection (3) for two years after the day on which the examination was given.

[**604.151** to **604.165** reserved]

Division X — Training Program

Training Program

604.166 (1) Subject to subsection (2), a private operator shall have a training program that covers the subject matter set out in Division IV and in this Division, and the competency check referred to in paragraph 604.143(1)(*e*), and that takes into account

(*a*) the aircraft types operated by the private operator; and

(*b*) the private operator's area of operation.

(2) A private operator who is also an air operator shall have a training program that covers the subject matter set out in this Division and that takes into account

(*a*) the aircraft types operated by the private operator that are not specified in the air operator certificate; and

(*b*) the differences, if any, between the areas in which operations are conducted.

Acquiring and Maintaining Competency

604.167 A private operator shall design its training program so that a person who receives training required under this Subpart

(*a*) will, if the person is receiving the training for the first time, acquire the competency necessary to perform his or her duties; and

(*b*) will, if the person is receiving subsequent training, maintain the competency referred to in paragraph (*a*) and acquire any new competency necessary to perform his or her duties.

Training Program Content and Training Facilities

604.168 A private operator shall ensure that any training provided to meet the requirements of this Subpart is

(*a*) based on the content of the private operator's training program; and

(iv) à l'égard d'un contrôle de la compétence du pilote effectué en application de la partie VII, le nom de l'exploitant aérien pour lequel le contrôle a été effectué et la date du contrôle,

(v) les dates où le membre d'équipage de conduite a démontré qu'il est en mesure d'utiliser un aéronef conformément aux alinéas 604.50*c*), 604.51*f*), 604.60*f*) et 604.74(2)*c*);

g) dans le cas d'un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA), son numéro de licence de technicien d'entretien d'aéronefs.

(2) L'exploitant privé dispose, pour chaque personne qui reçoit la formation visée à l'article 604.148, d'un dossier de formation conforme aux exigences de l'article 6.6 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

(3) Si la formation visée aux sections IV ou X comprend un examen écrit, l'exploitant privé conserve l'original de chaque examen.

(4) L'exploitant privé conserve :

a) d'une part, les dossiers visés aux paragraphes (1) et (2) pendant deux ans après la date de leur dernière mise à jour;

b) d'autre part, l'examen écrit visé au paragraphe (3) pendant deux ans après la date où il a été donné.

[**604.151** à **604.165** réservés]

Section X — programme de formation

Programme de formation

604.166 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant privé dispose d'un programme de formation qui couvre la matière prévue à la section IV et à la présente section et la vérification de compétence visée à l'alinéa 604.143(1)*e*), et qui tient compte :

a) d'une part, des types d'aéronefs qu'il utilise;

b) d'autre part, de sa zone d'exploitation.

(2) L'exploitant privé qui est aussi un exploitant aérien dispose d'un programme de formation qui couvre la matière prévue à la présente section, et qui tient compte :

a) d'une part, des types d'aéronefs qu'il utilise et qui ne sont pas précisés sur le certificat d'exploitation aérienne;

b) d'autre part, des différences, le cas échéant, entre les zones où les opérations sont effectuées.

Acquisition et maintien de la compétence

604.167 L'exploitant privé conçoit son programme de formation de façon que toute personne qui reçoit de la formation exigée par la présente sous-partie :

a) si elle reçoit une formation pour la première fois, acquière la compétence nécessaire pour exercer ses fonctions;

b) si elle reçoit une formation ultérieure, maintienne la compétence visée à l'alinéa *a*) et acquière toute nouvelle compétence nécessaire pour exercer ses fonctions.

Contenu du programme de formation et locaux destinés à la formation

604.168 L'exploitant privé veille à ce que toute formation donnée pour satisfaire aux exigences de la présente sous-partie :

a) d'une part, repose sur le contenu de son programme de formation;

(*b*) provided in facilities that are equipped with the appropriate furnishings, audiovisual equipment and training aids.

Flight Crew Members — Ground Instruction

604.169 (1) The ground instruction component of the training program for flight crew members shall include the following elements:

(*a*) the content of the private operator's operations manual;

(*b*) the aircraft systems operation and limitations specified in the aircraft flight manual and, if the private operator has established an aircraft operating manual and standard operating procedures, those specified in that manual and in those procedures;

(*c*) the operation of the aircraft equipment;

(*d*) the differences, if any, between the equipment, operation and layout of aircraft of the same type;

(*e*) the standard operating procedures, if any were established by the private operator;

(*f*) the aircraft performance and limitations;

(*g*) weight and balance control procedures;

(*h*) aircraft servicing and ground handling;

(*i*) the location and operation of emergency equipment;

(*j*) the actions to be taken in the event of aircraft fire on the ground or in the air;

(*k*) the actions to be taken in the event of a security-related event;

(*l*) procedures to avoid Controlled Flight into Terrain (CFIT);

(*m*) if the flight crew members will be assigned to medical evacuation flights (MEDEVAC), emergency procedures specific to medical evacuations, including the evacuation of patients from aircraft; and

(*n*) the private operator's operational control system.

(2) The ground instruction component of the training program for flight crew members shall include training in the performance of the following emergency procedures:

(*a*) the use of fire extinguishers;

(*b*) the operation and use of emergency exits;

(*c*) passenger preparation for an emergency landing or ditching;

(*d*) emergency evacuation procedures;

(*e*) if the flight crew members will be assigned to aircraft equipped with life preservers, the donning and inflation of life preservers;

(*f*) if the flight crew members will be assigned to aircraft equipped with life rafts, the removal of life rafts from the stowage compartment, and the deployment, inflation and boarding of life rafts; and

(*g*) procedures for dealing with pilot incapacitation.

(3) If a private operator operates a turbo-jet-powered aeroplane, the ground instruction component of the training program for flight crew members who will operate that aeroplane shall include the following elements:

(*a*) the low-energy landing regime for that type of aeroplane;

(*b*) the performance and handling characteristics of the aeroplane and engine in the low-energy regime; and

(*c*) balked landing procedures for the aeroplane.

b) d'autre part, soit donnée dans des locaux dont l'ameublement, le matériel audiovisuel et les aides pédagogiques sont appropriés.

Membres d'équipage de conduite — instruction au sol

604.169 (1) Le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend les éléments suivants :

a) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) le fonctionnement et les limites des systèmes de l'aéronef qui sont précisés dans le manuel de vol de l'aéronef et, si l'exploitant privé a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef et des procédures d'utilisation normalisées, le fonctionnement et les limites qui y sont précisés;

c) le fonctionnement des équipements de l'aéronef;

d) le cas échéant, les différences entre l'équipement, le fonctionnement et la configuration des aéronefs du même type;

e) les procédures d'utilisation normalisées, si elles ont été établies par l'exploitant privé;

f) les performances et les limites de l'aéronef;

g) les procédures relatives au contrôle de la masse et du centrage;

h) l'entretien courant et les services d'escale;

i) l'emplacement et le fonctionnement de l'équipement de secours;

j) les mesures à prendre en réponse à un incendie à bord de l'aéronef, au sol ou en vol;

k) les mesures à prendre en réponse aux événements relatifs à la sûreté;

l) les procédures pour éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT);

m) dans le cas où les membres d'équipage de conduite seront affectés à des vols d'évacuation médicale (MEDEVAC), les procédures d'urgence propres aux cas d'évacuation médicale, y compris l'évacuation des malades de l'aéronef;

n) le système de contrôle d'exploitation de l'exploitant privé.

(2) Le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend une formation portant sur l'exécution des procédures d'urgence suivantes :

a) l'utilisation des extincteurs;

b) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours;

c) la préparation des passagers en vue d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcés;

d) les procédures d'évacuation d'urgence;

e) si les membres d'équipage de conduite seront affectés à des aéronefs munis de gilets de sauvetage, la façon de les endosser et de les gonfler;

f) dans le cas où les membres d'équipage de conduite seront affectés à des aéronefs munis de radeaux de sauvetage, la façon de les retirer de leur compartiment de rangement, de les déployer, de les gonfler et d'y embarquer;

g) la procédure en cas d'incapacité du pilote.

(3) Si l'exploitant privé exploite un avion à turboréacteurs, le volet du programme de formation qui porte sur l'instruction au sol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront cet avion comprend les éléments suivants :

a) le bas régime à l'atterrissage propre à ce type d'avion;

b) les caractéristiques de performances et de manœuvrabilité de l'avion et des moteurs à bas régime;

c) les procédures d'atterrissage interrompu pour l'avion.

Flight Crew Members — Aircraft Operation Training

604.170 (1) The aircraft operation component of the training program for flight crew members shall include procedures for the normal, abnormal and emergency operation of an aircraft and its systems and components, including the following elements:

(*a*) aircraft performance during take-off, climb, cruise, holding, descent, landing and diversion;

(*b*) calculations of the aircraft's take-off and landing distances and speeds, and the aircraft's fuel consumption, weight and centre of gravity;

(*c*) the flight characteristics of the aircraft, including any abnormal characteristics that are applicable to the aircraft, such as dutch roll, buffet boundary onset and aircraft upset;

(*d*) the effects of airframe and engine icing and the use of de-icing and anti-icing equipment;

(*e*) flight planning and instrument flight procedures, including

(i) departure, enroute, holding, arrival and diversion procedures,

(ii) precision, non-precision and missed approaches in minimum visibility conditions, with the flight director in automatic mode and in degraded states of operation, and

(iii) circling approaches, if applicable;

(*f*) pre-flight checks of the interior and exterior of the aircraft;

(*g*) the use of aircraft checklists;

(*h*) aircraft manoeuvres on the ground;

(*i*) normal, crosswind, noise abatement and maximum performance take-offs and landings;

(*j*) take-offs and landings on contaminated runways;

(*k*) rejected take-offs and landings;

(*l*) steep turns;

(*m*) approach to a stall and recovery from a stall;

(*n*) the operation of the Flight Management Computer System (FMCS), Ground Proximity Warning System (GPWS), Terrain Awareness and Warning System (TAWS), Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS), Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and any other specialized equipment installed in the private operator's aircraft;

(*o*) the execution in VMC of one collision avoidance manoeuvre in response to a GPWS or a TAWS warning, if the aircraft is equipped with a GPWS or a TAWS;

(*p*) the operation of navigation and communication equipment;

(*q*) the actions to be taken in the event of hydraulic, electrical and other system failures;

(*r*) the actions to be taken in the event of loss of pressurization and emergency descent, in the case of a pressurized aeroplane;

(*s*) the actions to be taken in the event of flight control failures and, in the case of an aircraft with split control capability, briefings on degraded states of operation while in flight and during take-off and landing;

(*t*) the actions to be taken in the event of aircraft fire on the ground or in the air;

(*u*) the actions to be taken in the event of engine fire and engine failure while in flight;

(*v*) the recognition of and recovery from turbulence and windshear during an approach, landing and take-off;

(*w*) in the case of a three-engine or four-engine aircraft, take-off, landing and flight with the critical engine inoperative or with two other engines inoperative, including driftdown and engine-inoperative performance capabilities;

Membres d'équipage de conduite — formation sur l'utilisation des aéronefs

604.170 (1) Le volet du programme de formation qui porte sur l'utilisation des aéronefs et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite comprend des procédures d'utilisation en conditions normales, anormales et d'urgence d'un aéronef et de ses systèmes et composants, notamment les éléments suivants :

a) les performances de l'aéronef au décollage, en montée, en croisière, en attente, en descente, à l'atterrissage et pendant les déroutements;

b) les calculs des distances et des vitesses au décollage et à l'atterrissage, de la consommation de carburant, de la masse et du centre de gravité de l'aéronef;

c) les caractéristiques de vol de l'aéronef, y compris, le cas échéant, les caractéristiques anormales qui s'appliquent à celui-ci, telles que le roulis hollandais, l'approche de la limite de tremblement et le déséquilibre aérodynamique;

d) les effets du givrage de la cellule et des moteurs et l'utilisation des systèmes de dégivrage et d'antigivrage;

e) la planification des vols et la procédure de vol aux instruments, y compris :

(i) les procédures visant le départ, le segment en route, le segment en attente, l'arrivée et le déroutement en vol,

(ii) les approches de précision, les approches de non-précision et les approches interrompues dans des conditions de visibilité minimales, au moyen du directeur de vol en mode de fonctionnement automatique et en mode de fonctionnement partiel,

(iii) l'approche indirecte, le cas échéant;

f) la vérification de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef avant le vol;

g) l'utilisation des listes de vérifications de l'aéronef;

h) les manœuvres au sol de l'aéronef;

i) les décollages et les atterrissages normaux, par vent de travers, avec procédure d'atténuation du bruit et aux performances maximales;

j) les décollages et les atterrissages sur pistes contaminées;

k) les décollages et les atterrissages interrompus;

l) les virages serrés;

m) l'approche au décrochage et la sortie du décrochage;

n) l'utilisation du système informatique de gestion et contrôle de vol (FMCS), du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS), du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS), du système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS), du système anticollision embarqué (ACAS) et de tout autre équipement spécialisé installé à bord de l'aéronef de l'exploitant privé;

o) l'exécution en VMC d'une manœuvre d'évitement d'abordage à la suite d'un avertissement du GPWS ou du TAWS, si l'aéronef est équipé de ceux-ci;

p) l'utilisation du matériel de navigation et de télécommunication;

q) les mesures à prendre en réponse à une panne des systèmes hydrauliques et électriques et des autres systèmes;

r) dans le cas d'un avion pressurisé, les mesures à prendre en réponse à la perte de pressurisation et à la descente d'urgence;

s) les mesures à prendre en réponse aux défaillances des commandes de vol et, dans le cas d'un aéronef à capacité d'isolation des commandes de vol, les exposés sur le fonctionnement partiel des commandes de vol en vol, au décollage et à l'atterrissage;

(*x*) the actions to be taken in the event of an emergency evacuation of passengers and crew;

(*y*) the actions to be taken in the event of pilot incapacitation while in flight and during take-off and landing;

(*z*) crew resource management; and

(*z.1*) if the private operator provides the training using a flight simulator, the performance of one balked landing initiated in the low-energy regime using the same simulator.

(2) When the training referred to in subsection (1) is provided on board an aircraft in flight, the private operator shall have procedures to ensure that situations are simulated or presented, and actions are simulated or performed, so as to not adversely affect the safety of the aircraft, its occupants or any other person.

Flight Crew Members — Level B, C or D Flight Simulator

604.171 Subject to sections 604.172 to 604.174, a private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member either on board an aircraft or using a level B, C or D flight simulator. However, if the private operator provides the training using a level B flight simulator, the private operator shall provide training in respect of the following activities on board an aircraft:

(*a*) pre-flight checks of the interior and exterior of the aircraft;

(*b*) aircraft manoeuvres on the ground;

(*c*) normal take-offs and landings;

(*d*) crosswind take-offs and landings;

(*e*) a visual circuit, if the flight is conducted in VMC;

(*f*) approaches and landings with an engine simulated inoperative;

(*g*) simulated engine failure procedures during a take-off and a missed approach;

(*h*) approaches and landings without electronic glide slope indication;

(*i*) a circling approach, if applicable; and

(*j*) any other approach for which a level B flight simulator lacks the capability.

Flight Crew Members — Level C or D Flight Simulator

604.172 A private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using only a level C or D flight simulator if

(*a*) the flight crew member has acquired flight time on an aircraft certificated in the same category, and with engines using the same principle of propulsion, as the aircraft on which the flight crew member is to be trained; and

t) les mesures à prendre en réponse à un incendie à bord de l'aéronef, au sol ou en vol;

u) les mesures à prendre en réponse à un incendie moteur ou à une panne moteur en vol;

v) la détection de la turbulence et du cisaillement du vent en approche, au décollage et à l'atterrissage, et les manœuvres de rétablissement;

w) dans le cas d'un aéronef à trois ou quatre moteurs, le décollage, l'atterrissage et le vol avec moteur le plus défavorable inopérant ou deux autres moteurs inopérants, y compris la descente moteur coupé et les performances en cas de moteur inopérant;

x) les mesures à prendre en réponse à une évacuation d'urgence des passagers et de l'équipage;

y) les mesures à prendre en réponse à l'incapacité du pilote en vol, au décollage et à l'atterrissage;

z) la gestion des ressources en équipe;

z.1) si l'exploitant privé donne la formation au moyen d'un simulateur de vol, l'exécution d'un atterrissage interrompu amorcé à bas régime au moyen du même simulateur.

(2) Lorsque la formation visée au paragraphe (1) est donnée à bord d'un aéronef en vol, l'exploitant privé dispose d'une procédure pour que les situations soient simulées ou présentées, et que des mesures soient simulées ou exécutées, de façon à ne pas compromettre la sécurité de l'aéronef, de ses occupants ou de toute autre personne.

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau B, C ou D

604.171 Sous réserve des articles 604.172 à 604.174, l'exploitant privé peut donner à un membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 à bord d'un aéronef ou au moyen d'un simulateur de vol de niveau B, C ou D. Cependant, s'il donne la formation au moyen d'un simulateur de vol de niveau B, l'exploitant privé donne la formation à l'égard des activités suivantes à bord d'un aéronef :

a) la vérification de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef avant le vol;

b) les manœuvres au sol de l'aéronef;

c) les décollages et les atterrissages normaux;

d) les décollages et les atterrissages par vent de travers;

e) le circuit à vue, lorsque le vol est effectué en VMC;

f) l'approche et l'atterrissage avec un moteur inopérant simulé;

g) la procédure de panne moteur simulée pendant le décollage et l'approche interrompue;

h) l'approche et l'atterrissage sans alignement de descente électronique;

i) l'approche indirecte, le cas échéant;

j) toute autre approche qui ne peut être effectuée au moyen d'un simulateur de vol de niveau B.

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau C ou D

604.172 L'exploitant privé peut donner au membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 uniquement au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D si les conditions suivantes sont respectées :

a) le membre d'équipage de conduite a accumulé du temps de vol à bord d'un aéronef certifié dans la même catégorie que

(*b*) the private operator provides to the flight crew member, using the same flight simulator, at least four hours of training in respect of the following activities under variable visual meteorological conditions of dusk and night, or day and night:

(i) aircraft manoeuvres on the ground,

(ii) normal take-offs and landings and crosswind take-offs and landings, up to 100% of the crosswind component specified by the aircraft manufacturer,

(iii) encounters with moderate to severe in-flight icing conditions,

(iv) simulated line flights that include at least one sector in which the flight crew member acts as pilot flying and at least one sector in which the flight crew member acts as pilot not flying or pilot monitoring,

(v) visual circuits and landings with variable wind, runway illusion and runway surface conditions,

(vi) approaches and landings with an engine simulated inoperative,

(vii) approaches and landings without electronic glide slope indication,

(viii) approaches and landings with flight control failures and abnormalities, if applicable, and

(ix) engine failure procedures during a take-off and a missed approach.

Flight Crew Members — Level D Flight Simulator

604.173 A private operator may provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using only a level D flight simulator if

(*a*) the flight crew member has at least 1,000 hours of flight time as a flight crew member;

(*b*) the flight crew member holds an individual type rating for an aircraft that requires a minimum flight crew of two pilots; and

(*c*) the private operator provides the training referred to in paragraph 604.172(*b*) to the flight crew member using that simulator.

Flight Crew Members — Turbo-jet-powered Aeroplane or Transport Category Aircraft — Level C or D Flight Simulator

604.174 A private operator who operates a turbo-jet-powered aeroplane or transport category aircraft shall provide the training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 to a flight crew member using a level C or D flight simulator if a level C or D flight simulator is used for that aircraft type in Canada, the United States or Mexico.

Flight Crew Members — Compatibility of Flight Simulators

604.175 A flight simulator that differs from the private operator's aircraft with respect to installed equipment, systems, cockpit configuration, engine type or performance may be used for the

celle de l'aéronef qu'il utilisera pour la formation et qui est muni de moteurs fonctionnant sur le même principe de propulsion;

b) l'exploitant privé donne au membre d'équipage de conduite, au moyen du même simulateur, au moins quatre heures de formation à l'égard des activités ci-après dans des conditions météorologiques de vol à vue variables, au crépuscule et de nuit, ou de jour et de nuit :

(i) les manœuvres au sol de l'aéronef,

(ii) les décollages et les atterrissages normaux et les décollages et les atterrissages par vent de travers, jusqu'à 100 % de la composante vent de travers précisée par le constructeur de l'aéronef,

(iii) la rencontre de conditions de givrage en vol de moyennes à sévères,

(iv) le vol de ligne simulé comprenant au moins un secteur au cours duquel le membre d'équipage de conduite agit en qualité de pilote aux commandes et au moins un secteur au cours duquel il agit en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes ou de pilote surveillant,

(v) les circuits et l'atterrissage à vue avec vents, illusions de piste et surfaces de piste variables,

(vi) l'approche et l'atterrissage avec un moteur inopérant simulé,

(vii) l'approche et l'atterrissage sans alignement de descente électronique,

(viii) l'approche et l'atterrissage avec panne et anomalies des commandes de vol, le cas échéant,

(ix) la procédure de panne moteur pendant le décollage et l'approche interrompue.

Membres d'équipage de conduite — simulateur de vol de niveau D

604.173 L'exploitant privé peut donner au membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 uniquement au moyen d'un simulateur de vol de niveau D si les conditions suivantes sont respectées :

a) le membre d'équipage de conduite a accumulé au moins 1 000 heures de temps de vol en qualité de membre d'équipage de conduite;

b) le membre d'équipage de conduite est titulaire d'une qualification de type particulier pour un aéronef dont l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes;

c) l'exploitant privé donne au membre d'équipage de conduite la formation visée à l'alinéa 604.172*b*) au moyen du même simulateur.

Membres d'équipage de conduite — avion à turboréacteurs ou aéronef de catégorie transport — simulateur de vol de niveau C ou D

604.174 L'exploitant privé qui exploite un avion à turboréacteurs ou un aéronef de catégorie transport donne à un membre d'équipage de conduite la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 au moyen d'un simulateur de vol de niveau C ou D si un de ces simulateurs est utilisé pour ce type d'aéronef au Canada, aux États-Unis ou au Mexique.

Membres d'équipage de conduite — compatibilité du simulateur de vol

604.175 Un simulateur de vol qui diffère de l'aéronef de l'exploitant privé relativement à l'équipement installé, aux systèmes, à la configuration du poste de pilotage, aux types de moteurs ou

training referred to in subsection 604.170(1) and sections 604.177 and 604.178 if

(*a*) the flight simulator has performance and handling characteristics equivalent to those of the private operator's aircraft; and

(*b*) the private operator's training program takes into account the differences between the flight simulator and the aircraft.

Flight Crew Members — High Altitude Indoctrination Training

604.176 The component of the training program for flight crew members who will operate an aircraft above 13,000 feet ASL shall include the following elements:

(*a*) physiological phenomena in a low pressure environment, including

(i) the effects on respiration,

(ii) the symptoms and effects of hypoxia,

(iii) the duration of consciousness at various altitudes without supplemental oxygen, and

(iv) the effects of gas expansion and gas bubble formation; and

(*b*) the factors associated with rapid or explosive loss of pressurization, including

(i) the most likely causes of the loss of pressurization,

(ii) the increased level of noise, the change in cabin temperature and cabin fogging,

(iii) the effects on objects located near a point of fuselage failure, and

(iv) the actions to be taken by flight crew members immediately after the loss of pressurization and the aircraft attitude likely to result from those actions.

Flight Crew Members — One-engine Inoperative Ferry Flights

604.177 The component of the training program for flight crew members who will operate an aircraft during a one-engine inoperative ferry flight under a flight permit issued under section 507.04 shall include training in the operational procedures and limits specified in the aircraft flight manual.

Flight Crew Members — Upgrade to Pilot-in-Command

604.178 The component of the training program for flight crew members who have served as second-in-command and who are to be upgraded to pilot-in-command shall include the following elements:

(*a*) the elements of the training referred to in subsection 604.170(1) that are related to the duties of a pilot-in-command;

(*b*) training on the responsibilities of a pilot-in-command in relation to the use and operation of an aircraft;

(*c*) in the case of a flight crew member who will conduct an operation under a special authorization, the training required to conduct that operation as pilot-in-command; and

(*d*) crew resource management.

aux performances peut être utilisé pour la formation visée au paragraphe 604.170(1) et aux articles 604.177 et 604.178 si :

a) d'une part, le simulateur de vol offre des caractéristiques de performances et de manœuvrabilité équivalentes à celles de l'aéronef de l'exploitant privé;

b) d'autre part, le programme de formation de l'exploitant privé tient compte des différences entre le simulateur de vol et l'aéronef.

Membres d'équipage de conduite — formation de familiarisation en haute altitude

604.176 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront un aéronef au-dessus de 13 000 pieds ASL comprend les éléments suivants :

a) les phénomènes physiologiques dans un environnement à basse pression, y compris :

(i) les effets sur la respiration,

(ii) les symptômes et les effets de l'hypoxie,

(iii) la durée de l'état de conscience à des altitudes diverses sans oxygène d'appoint,

(iv) les effets de l'expansion des gaz et de la formation de bulles de gaz;

b) les facteurs associés à une dépressurisation rapide ou explosive, y compris :

(i) les causes les plus probables d'une dépressurisation,

(ii) le niveau accru de bruit, le changement de température dans la cabine et l'embuage de la cabine,

(iii) les effets sur les objets situés près d'un point de rupture dans la cellule,

(iv) les mesures que les membres d'équipage de conduite doivent prendre immédiatement après la dépressurisation et l'assiette de l'aéronef qui est susceptible de résulter de ces mesures.

Membres d'équipage de conduite — vols de convoyage avec un moteur inopérant

604.177 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui utiliseront, aux termes d'un permis de vol délivré en vertu de l'article 507.04, un aéronef durant un vol de convoyage avec un moteur inopérant comprend une formation sur les procédures opérationnelles et les limites qui sont précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

Membres d'équipage de conduite — passage au rang de commandant de bord

604.178 Le volet du programme de formation qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite qui ont agi en qualité de commandants en second et qui passeront au rang de commandant de bord comprend les éléments suivants :

a) les éléments de la formation visée au paragraphe 604.170(1) qui se rapportent aux fonctions du commandant de bord;

b) la formation sur les responsabilités du commandant de bord relativement à l'utilisation et au fonctionnement d'un aéronef;

c) dans le cas d'un membre d'équipage de conduite qui effectuera une opération en vertu d'une autorisation spéciale, la formation exigée pour effectuer cette opération en qualité de commandant de bord;

d) la gestion des ressources en équipe.

Flight Attendants

604.179 The component of the training program for flight attendants shall include the following elements:

(*a*) the roles and responsibilities of the private operator and crew members;

(*b*) the coordination of crew member duties and crew resource management;

(*c*) aircraft communications systems and communication procedures in normal, abnormal and emergency conditions;

(*d*) the content of the briefings given to passengers and crew members;

(*e*) cabin and passenger safety checks;

(*f*) aircraft surface contamination procedures;

(*g*) procedures relating to passengers requiring special treatment;

(*h*) requirements and procedures relating to seats and restraint systems for passengers and crew members;

(*i*) procedures for accepting and stowing carry-on baggage, and any applicable restrictions;

(*j*) policies and procedures relating to the use of portable electronic devices;

(*k*) procedures for fuelling with passengers on board;

(*l*) procedures relating to passenger service when the aircraft is on the ground;

(*m*) safety procedures relating to take-offs, landings and aircraft movements on the surface;

(*n*) safety procedures relating to the embarkation and disembarkation of passengers and their movement on the apron;

(*o*) procedures relating to passenger and crew member safety during periods of in-flight turbulence;

(*p*) procedures for entering the flight deck and for serving beverages and meals to flight crew members;

(*q*) procedures for dealing with the incapacitation of a crew member;

(*r*) the location and operation of, and any safety instructions relating to, the various types of cabin exits and the flight deck escape routes;

(*s*) the operation of cabin systems and of safety and emergency equipment by flight attendants in normal and abnormal conditions;

(*t*) the actions to be taken with respect to the equipment identified on the minimum equipment list and intended for use by flight attendants;

(*u*) the actions to be taken in the event of fumes or smoke in the cabin and to prevent fumes or smoke in the vicinity of the aircraft from entering the cabin;

(*v*) fire detection, fire-fighting systems and fire-fighting procedures;

(*w*) procedures in the event of loss of cabin pressurization;

(*x*) how to identify the need for administering supplemental oxygen, and procedures for administering the oxygen;

(*y*) procedures for the evacuation of passengers and crew members; and

(*z*) training that includes the performance of the following emergency procedures:

(i) the use of the public address and interphone systems,

(ii) the briefing of passengers,

(iii) the operation and use of the emergency exits on each type of aircraft to which the flight attendant will be assigned,

(iv) emergency evacuation procedures,

(v) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with life preservers, the donning and inflation of life preservers,

Agents de bord

604.179 Le volet du programme de formation qui s’adresse aux agents de bord comprend les éléments suivants :

a) les rôles et les responsabilités de l’exploitant privé et des membres d’équipage;

b) la coordination des fonctions des membres d’équipage et la gestion des ressources en équipe;

c) les systèmes de communication de l’aéronef et la procédure de communication dans des conditions normales, anormales et d’urgence;

d) le contenu des exposés donnés aux passagers et aux membres d’équipage;

e) les vérifications de sécurité de la cabine et des passagers;

f) la procédure relative à la contamination des surfaces des aéronefs;

g) la procédure relative aux passagers qui nécessitent un traitement particulier;

h) les exigences et la procédure relatives aux sièges et aux ensembles de retenue des passagers et des membres d’équipage;

i) la procédure relative à l’acceptation et au rangement des bagages de cabine et, le cas échéant, les restrictions qui s’appliquent;

j) les politiques et la procédure relatives à l’utilisation des appareils électroniques portatifs;

k) la procédure relative à l’avitaillement en carburant avec passagers à bord;

l) la procédure relative au service aux passagers lorsque l’aéronef est au sol;

m) la procédure de sécurité relative au décollage, à l’atterrissage et au mouvement de l’aéronef à la surface;

n) la procédure de sécurité relative à l’embarquement et au débarquement des passagers et à leurs déplacements sur l’aire de trafic;

o) la procédure relative à la sécurité des passagers et des membres d’équipage pendant les périodes de turbulence en vol;

p) la procédure relative à l’entrée dans le poste de pilotage et au service de boissons et de repas aux membres d’équipage de conduite;

q) la procédure en cas d’incapacité d’un membre d’équipage;

r) l’emplacement et l’utilisation des différents types de sorties de la cabine et des issues de secours du poste de pilotage et, le cas échéant, les consignes de sécurité afférentes;

s) l’utilisation, dans des conditions normales et anormales, des systèmes de la cabine et de l’équipement d’urgence et de sécurité par les agents de bord;

t) les mesures à prendre relativement à l’équipement qui figure dans la liste d’équipement minimal et qui est destiné à être utilisé par les agents de bord;

u) les mesures à prendre en cas de fumée ou d’émanations dans la cabine et pour éviter que la fumée et les émanations à proximité de l’aéronef pénètrent dans la cabine;

v) la détection des incendies, les systèmes de lutte contre les incendies et la procédure relative à la lutte contre les incendies;

w) la procédure en cas de perte de pression cabine;

x) la façon de reconnaître le besoin d’administrer de l’oxygène d’appoint et la procédure pour l’administrer;

y) la procédure relative à l’évacuation des passagers et des membres d’équipage;

z) une formation comprenant l’exécution des procédures d’urgence suivantes :

(i) l’utilisation du circuit d’annonces passagers et du système d’interphone,

(vi) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with an evacuation slide, the identification of the location of the manual inflation handle and the disconnect handle, and an evacuation using the slide,

(vii) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with either first aid oxygen equipment or portable oxygen equipment, the operation and use of that equipment,

(viii) if the flight attendants will be assigned to an aircraft equipped with life rafts, the removal of life rafts from the stowage compartment and the deployment, inflation and boarding of life rafts, and

(ix) fire fighting, including the use of a fire extinguisher on an actual fire.

Flight Dispatchers and Flight Followers

604.180 (1) The component of the training program for flight dispatchers shall include the following elements:

(*a*) the content of the private operator's operations manual;

(*b*) the provisions of these Regulations, and of related standards, that affect the responsibilities of a flight dispatcher;

(*c*) flight planning and the private operator's standard operating procedures;

(*d*) radiocommunication procedures;

(*e*) aircraft fuelling procedures;

(*f*) aircraft surface contamination procedures;

(*g*) the use of minimum equipment lists;

(*h*) meteorological conditions, including windshear and aircraft icing, in the private operator's area of operation;

(*i*) the private operator's navigation and instrument approach procedures;

(*j*) accident and incident reporting;

(*k*) emergency procedures;

(*l*) weight and balance control procedures;

(*m*) pre-flight crew member briefings;

(*n*) the differences between pilot self-dispatch procedures and co-authority dispatch procedures;

(*o*) the provision of meteorological information to the flight crew without analysis or interpretation;

(*p*) foreign regulations, if applicable;

(*q*) aeronautical information publications applicable to the private operator's area of operation;

(*r*) meteorological conditions and their effect on the flight and operation of an aircraft;

(*s*) the interpretation of meteorological information;

(*t*) the performance and limitations of the private operator's aircraft;

(*u*) air traffic control procedures; and

(*v*) flight dispatch procedures.

(ii) les exposés aux passagers,

(iii) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours dans chaque type d'aéronef auquel l'agent de bord sera affecté,

(iv) les procédures d'évacuation d'urgence,

(v) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis de gilets de sauvetage, la façon de les endosser et de les gonfler;

(vi) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis d'une glissière d'évacuation, la reconnaissance de l'emplacement de la poignée de commande manuelle de gonflage et la poignée de largage, et l'évacuation au moyen de la glissière,

(vii) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis d'un équipement d'oxygène ou d'un équipement d'oxygène de premiers soins, le fonctionnement et l'utilisation de cet équipement,

(viii) dans le cas où les agents de bord seront affectés à des aéronefs munis de radeaux de sauvetage, la façon de les retirer de leur compartiment de rangement, de les déployer, de les gonfler et d'y embarquer,

(ix) la lutte contre les incendies, y compris l'utilisation d'un extincteur sur un feu réel.

Régulateurs de vol et préposés au suivi des vols

604.180 (1) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux régulateurs de vol comprend les éléments suivants :

a) le contenu du manuel d'exploitation de l'exploitant privé;

b) les dispositions du présent règlement, et des normes afférentes, qui ont une incidence sur les responsabilités des régulateurs de vol;

c) la planification des vols et les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

d) la procédure de radiocommunications;

e) la procédure relative à l'avitaillement en carburant des aéronefs;

f) la procédure relative à la contamination des surfaces des aéronefs;

g) l'utilisation des listes d'équipement minimal;

h) les conditions météorologiques, y compris le cisaillement du vent et le givrage de l'aéronef, dans la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

i) la procédure de navigation et d'approche aux instruments de l'exploitant privé;

j) les comptes rendus des incidents et des accidents;

k) la procédure d'urgence;

l) la procédure relative au contrôle de la masse et du centrage;

m) les exposés donnés aux membres d'équipage avant le vol;

n) les différences entre la procédure de régulation du vol par le pilote et la procédure de régulation des vols en coresponsabilité;

o) la fourniture, aux membres d'équipage de conduite, de renseignements météorologiques sans analyse ni interprétation;

p) la réglementation étrangère, le cas échéant;

q) les publications d'information aéronautique applicables à la zone d'exploitation de l'exploitant privé;

r) les conditions météorologiques et leurs effets sur le vol et l'utilisation d'un aéronef;

s) l'interprétation des renseignements météorologiques;

t) les performances et les limites des aéronefs de l'exploitant privé;

u) la procédure relative au contrôle de la circulation aérienne;

v) la procédure de régulation des vols.

(2) The component of the training program for flight followers shall include the elements referred to in paragraphs (1)(*a*) to (*q*).

Ground and Airborne Icing Operations

604.181 The component of the training program for flight crew members and ground personnel that relates to ground and airborne icing operations shall include the following elements:

(*a*) the responsibilities of the pilot-in-command and other operations personnel in respect of aircraft de-icing and anti-icing procedures;

(*b*) the provisions of these Regulations, and of related standards, that relate to ground and airborne icing operations;

(*c*) the meteorological conditions that are conducive to ice, frost and snow contamination;

(*d*) procedures relating to pre-flight inspections and to the removal of contamination;

(*e*) the hazards associated with the contamination of critical surfaces by ice, frost and snow;

(*f*) airborne icing recognition; and

(*g*) in the case of training provided to flight crew members,

(i) the basis of the certification of the aircraft for flight into known icing conditions,

(ii) airborne icing definitions and terminology,

(iii) the aerodynamic effects of airborne icing,

(iv) the weather patterns associated with airborne icing, including both classical and non-classical mechanisms that produce freezing precipitation,

(v) flight planning and airborne icing information,

(vi) information specific to the private operator's aircraft fleet that relates to the operation of de-icing and anti-icing equipment, and operational procedures relating to that equipment, and

(vii) the private operator's directives concerning operations in airborne icing conditions set out in the private operator's operations manual and, if established by the private operator, in the private operator's standard operating procedures.

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.182 (1) The component of the training program for persons who will perform maintenance or elementary work shall include the following elements:

(*a*) the performance rules set out in section 571.02, the recording requirements set out in section 571.03, and the requirements relating to the record-keeping duties that will be carried out by maintenance personnel under sections 605.92 to 605.94 and 605.96; and

(*b*) the private operator's maintenance control system.

(2) The component of the training program for persons who perform servicing shall include the procedures that are set out in the aircraft manufacturer's instructions for continued airworthiness and that are applicable to the types of aircraft operated by the private operator.

(2) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux préposés au suivi des vols comprend les éléments visés aux alinéas (1)*a*) à *q*).

Opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol

604.181 Le volet du programme de formation qui porte sur les opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol et qui s'adresse aux membres d'équipage de conduite et aux membres du personnel au sol comprend les éléments suivants :

a) les responsabilités du commandant de bord et des autres membres du personnel des opérations à l'égard de la procédure relative au dégivrage et à l'antigivrage des aéronefs;

b) les dispositions du présent règlement, et des normes afférentes, relatives aux opérations dans des conditions de givrage au sol et en vol;

c) les conditions météorologiques propices à la contamination par la glace, le givre et la neige;

d) la procédure relative à l'inspection avant un vol et à l'enlèvement de la contamination;

e) les dangers associés à la contamination des surfaces critiques par la glace, le givre et la neige;

f) la détection du givrage en vol;

g) dans le cas de la formation donnée à des membres d'équipage de conduite, les éléments suivants :

(i) la base de certification de l'aéronef pour le vol dans des conditions de givrage connues,

(ii) les définitions et la terminologie visant le givrage en vol,

(iii) les conséquences du givrage en vol sur l'aérodynamique,

(iv) les situations météorologiques associées au givrage en vol, y compris les mécanismes classiques et non classiques qui produisent des précipitations givrantes,

(v) la planification des vols et les renseignements sur le givrage en vol,

(vi) les renseignements propres à la flotte d'aéronefs de l'exploitant privé portant sur le fonctionnement des systèmes de dégivrage et d'antigivrage, et la procédure opérationnelle relative à ces systèmes,

(vii) les consignes de l'exploitant privé qui portent sur les opérations dans des conditions de givrage en vol et qui sont prévues dans le manuel d'exploitation de l'exploitant privé et, le cas échéant, dans les procédures d'utilisation normalisées établies par celui-ci.

Maintenance, travaux élémentaires et entretien courant

604.182 (1) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux personnes qui exécutent de la maintenance ou des travaux élémentaires comprend les éléments suivants :

a) les règles d'exécution prévues à l'article 571.02, les exigences de consignation prévues à l'article 571.03 et les exigences relatives à la tenue des dossiers qui sera effectuée par le personnel de la maintenance en application des articles 605.92 à 605.94 et 605.96;

b) le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant privé.

(2) Le volet du programme de formation qui s'adresse aux personnes qui exécutent des travaux d'entretien courant comprend les procédures qui sont prévues dans les instructions du constructeur d'aéronefs pour le maintien de la navigabilité et qui sont applicables aux types d'aéronefs exploités par l'exploitant privé.

Safety Management System

604.183 The component of the training program in respect of the private operator's safety management system shall include the following elements:

(*a*) training in the concepts and principles of safety management systems;

(*b*) training in the organization and operation of the private operator's safety management system;

(*c*) competency-based training for persons who have been assigned duties in respect of the safety management system;

(*d*) appropriate objectives for each person; and

(*e*) means of measuring the level of competency attained by each person who receives the training.

[**604.184** to **604.196** reserved]

Division XI — Operations Manual

General Requirement

604.197 (1) A private operator shall have an operations manual that sets out the processes, practices and procedures applied in the course of its operations. The operations manual shall include a table of contents and shall deal with the following topics:

(*a*) the duties and responsibilities of all operational and maintenance personnel, and the hierarchy and chain of command within management;

(*b*) the organization and operation of the safety management system;

(*c*) personnel training and qualifications;

(*d*) record keeping;

(*e*) the organization and operation of the maintenance control system;

(*f*) procedures for conducting an operation under a special authorization, if applicable;

(*g*) the organization and operation of the operational control system;

(*h*) procedures, if any, relating to minimum equipment lists;

(*i*) the procedures to follow in normal, abnormal and emergency conditions;

(*j*) the private operator's standard operating procedures, if any;

(*k*) weather restrictions;

(*l*) flight time limits and flight duty time limits;

(*m*) controlled rest on the flight deck;

(*n*) accident and incident response considerations;

(*o*) procedures for dealing with security events;

(*p*) aircraft performance limitations;

(*q*) the use and protection of records, if any, obtained from flight data recorders and cockpit voice recorders; and

(*r*) the handling of dangerous goods.

(2) The private operator shall ensure that it is possible to verify the currency and validity of each part of its operations manual.

Système de gestion de la sécurité

604.183 Le volet du programme de formation qui porte sur le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé comprend les éléments suivants :

a) une formation portant sur les concepts et principes relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité;

b) une formation portant sur l'organisation et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé;

c) une formation axée sur la compétence et destinée aux personnes à qui ont été attribuées des fonctions relatives au système de gestion de la sécurité;

d) des objectifs adaptés à chaque personne;

e) des moyens pour mesurer le degré de compétence atteint par chaque personne qui reçoit la formation.

[**604.184** à **604.196** réservés]

Section XI – manuel d'exploitation

Exigence générale

604.197 (1) L'exploitant privé dispose d'un manuel d'exploitation qui prévoit les processus, les pratiques et les procédures qui sont appliqués dans le cadre de son exploitation. Le manuel d'exploitation comprend une table des matières et porte sur les sujets suivants :

a) les fonctions et les responsabilités du personnel opérationnel et de maintenance, et la hiérarchie et la voie hiérarchique dans la direction;

b) l'organisation et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité;

c) la formation et les compétences du personnel;

d) la tenue des dossiers;

e) l'organisation et le fonctionnement du système de contrôle de la maintenance;

f) la procédure relative à l'exercice d'une activité aux termes d'une autorisation spéciale, le cas échéant;

g) l'organisation et le fonctionnement du système de contrôle d'exploitation;

h) le cas échéant, la procédure relative aux listes d'équipement minimal;

i) la procédure d'exploitation en conditions normales, anormales et d'urgence;

j) le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

k) les restrictions météorologiques;

l) les limites de temps de vol et de temps de service de vol;

m) le repos aux commandes au poste de pilotage;

n) les questions relatives à l'intervention en cas d'incident ou d'accident;

o) la procédure en cas d'événements relatifs à la sûreté;

p) les limites de performances des aéronefs;

q) l'utilisation et la protection, le cas échéant, des données des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage;

r) la manutention des marchandises dangereuses.

(2) L'exploitant privé veille à ce qu'il soit possible de vérifier si chacune des parties de son manuel d'exploitation est à jour et valide.

Distribution

604.198 (1) A private operator shall provide a copy of its operations manual and a copy of every amendment to that manual to every member of its personnel who is involved in the private operator's operations.

(2) Every person who has been provided with a copy of an operations manual under subsection (1) shall keep it up to date by inserting in it the amendments provided and shall ensure that the appropriate parts are accessible when the person is performing assigned duties.

(3) Despite subsection (1), instead of providing every crew member with a copy of its operations manual and a copy of every amendment to that manual, a private operator may keep an up-to-date copy of the appropriate parts of that manual in each aircraft that it operates.

[**604.199** to **604.201** reserved]

Division XII — Safety Management System

Prohibition

604.202 No private operator shall conduct flight operations unless it has a safety management system that meets the requirements of section 604.203.

Components of the Safety Management System

604.203 (1) Subject to subsection (2), the private operator's safety management system shall include the following components:

(*a*) a statement of the overall objectives that are to be achieved by the safety management system;

(*b*) a safety management plan that

(i) specifies the duties that are assigned to the private operator's personnel in respect of the safety management system,

(ii) sets out performance goals for the safety management system and a means of measuring the attainment of those goals,

(iii) sets out a policy for the internal reporting of aviation-safety-related hazards, incidents and accidents, including the conditions, if any, under which personnel will be protected from disciplinary action,

(iv) describes the relationship between the components of the safety management system, and

(v) sets out procedures for involving personnel in the establishment of the safety management system;

(*c*) a safety oversight program that includes

(i) procedures for managing aviation-safety-related incidents, including their investigation and analysis,

(ii) procedures for identifying and managing aviation-safety-related hazards, including the monitoring and risk profiling of those hazards,

(iii) a reporting and data collection system for collecting and communicating information relating to aviation-safety-related hazards and incidents that

(A) uses a record-keeping system to monitor and analyze aviation safety trends,

(B) includes a means of communicating with persons who report issues relating to the safety management system or aviation safety,

(C) is capable of generating progress reports for the person responsible for the functional area at intervals that the person determines, and

Diffusion

604.198 (1) L'exploitant privé fournit un exemplaire de son manuel d'exploitation et des modifications qui y sont apportées à chaque membre de son personnel qui participe à ses activités.

(2) Toute personne qui a reçu un exemplaire d'un manuel d'exploitation en application du paragraphe (1) le tient à jour en y insérant les modifications qui lui sont fournies et veille à ce que les parties applicables soient à portée de la main durant l'exercice des fonctions qui lui sont assignées.

(3) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant privé peut, plutôt que de fournir à chaque membre d'équipage un exemplaire de son manuel d'exploitation et des modifications qui y sont apportées, garder, à bord de chaque aéronef qu'il exploite, un exemplaire à jour des parties applicables du manuel d'exploitation.

[**604.199** à **604.201** réservés]

Section XII — système de gestion de la sécurité

Interdiction

604.202 Il est interdit à l'exploitant privé d'exercer des opérations aériennes à moins de disposer d'un système de gestion de la sécurité qui est conforme aux exigences de l'article 604.203.

Éléments du système de gestion de la sécurité

604.203 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé comprend les éléments suivants :

a) un énoncé des objectifs globaux que doit atteindre le système de gestion de la sécurité;

b) un plan de gestion de la sécurité qui :

(i) précise les fonctions qui sont attribuées au personnel de l'exploitant privé à l'égard du système de gestion de la sécurité,

(ii) prévoit les objectifs de performance du système de gestion de la sécurité et un moyen d'évaluer dans quelle mesure ceux-ci ont été atteints,

(iii) prévoit une politique permettant de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents en matière de sécurité aérienne, y compris, le cas échéant, les conditions selon lesquelles le personnel sera protégé contre les mesures disciplinaires,

(iv) indique les rapports entre les éléments du système de gestion de la sécurité,

(v) prévoit la procédure visant la participation du personnel à l'établissement du système de gestion de la sécurité;

c) un programme de surveillance de la sécurité qui comprend les éléments suivants :

(i) une procédure visant la gestion des incidents en matière de sécurité aérienne, y compris l'enquête et l'analyse relatives à ceux-ci,

(ii) une procédure visant le repérage et la gestion des dangers en matière de sécurité aérienne, y compris la surveillance de ceux-ci et le profilage des risques relatifs à ceux-ci,

(iii) un système de compte rendu et de collecte de données qui vise la collecte et la communication des renseignements liés aux dangers et aux incidents en matière de sécurité aérienne et qui :

(A) utilise un système de tenue de dossiers pour surveiller et analyser les tendances en matière de sécurité aérienne,

(D) is capable of generating other reports in urgent cases,

(iv) procedures for investigating and analyzing aviation-safety-related hazards, incidents and accidents that

(A) take into account human, environmental and supervisory factors and organizational elements,

(B) make it possible to make findings as to root causes and contributing factors, and

(C) make it possible to communicate the findings to the operations manager,

(v) risk management analysis procedures that include

(A) an analysis of aviation-safety-related hazards,

(B) a risk assessment based on risk criteria, and

(C) a risk control strategy,

(vi) corrective action procedures

(A) for determining what corrective actions are necessary, if any, and for carrying out those actions,

(B) for keeping a record of any determination made under clause (A) and the reason for that determination, and

(C) for monitoring and evaluating, in accordance with the quality assurance program referred to in section 604.206, the effectiveness of any corrective action carried out under clause (A),

(vii) procedures for disseminating to personnel, with the approval of the private operator, the following aviation-safety-related information:

(A) information relating to an incident,

(B) information relating to a hazard analysis, and

(C) information relating to the results of a review or audit, and

(viii) procedures for sharing, with any person with whom the private operator exchanges services, any information relating to aviation safety;

(*d*) procedures for

(i) ensuring that all procedures relating to the safety management system are recorded and disseminated to personnel,

(ii) managing and keeping all records and documents resulting from the safety management system,

(iii) ensuring that records and reports relating to the safety management system are retained for at least two years, and

(iv) reviewing all documents relating to the safety management system and keeping those documents up to date;

(*e*) emergency response procedures that

(i) cover all of the activities carried out by the private operator, and

(ii) ensure that the duties relating to those procedures are assigned to the appropriate personnel;

(*f*) the quality assurance program referred to in section 604.206; and

(*g*) the process for conducting a review of the safety management system under section 604.207.

(B) comprend un moyen de communication avec les personnes qui soulèvent des questions relatives au système de gestion de la sécurité ou à la sécurité aérienne,

(C) peut produire des rapports d'étape pour la personne responsable du domaine fonctionnel à des intervalles déterminés par celle-ci,

(D) peut produire d'autres rapports dans les cas urgents,

(iv) une procédure d'enquête et d'analyse des dangers, des incidents et des accidents en matière de sécurité aérienne qui, à la fois :

(A) tient compte des facteurs humains, des facteurs liés à l'environnement et à la supervision ainsi que des éléments organisationnels,

(B) permet de faire des constatations quant aux causes fondamentales et aux facteurs contributifs,

(C) permet de communiquer les constatations au gestionnaire des opérations,

(v) une procédure d'analyse de la gestion des risques qui comprend les éléments suivants :

(A) une analyse des dangers en matière de sécurité aérienne,

(B) une analyse du risque basée sur des critères de risque,

(C) une stratégie de contrôle du risque,

(vi) une procédure relative aux mesures correctives permettant, à la fois :

(A) de décider, le cas échéant, des mesures correctives qui s'imposent et de les appliquer,

(B) de consigner toute décision prise en vertu de la division (A) et le motif à l'appui de celle-ci,

(C) de surveiller et d'évaluer, conformément au programme d'assurance de la qualité visé à l'article 604.206, l'efficacité de toute mesure corrective appliquée en vertu de la division (A),

(vii) une procédure visant la communication au personnel, avec l'approbation de l'exploitant privé, des renseignements ci-après en matière de sécurité aérienne :

(A) les renseignements relatifs aux incidents,

(B) les renseignements relatifs aux analyses des dangers,

(C) les renseignements relatifs aux résultats d'examen ou de vérification,

(viii) une procédure visant le partage, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, de tout renseignement relatif à la sécurité aérienne;

d) la procédure permettant, à la fois :

(i) de veiller à ce que toutes les procédures relatives au système de gestion de la sécurité soient consignées et communiquées au personnel,

(ii) de gérer et de tenir tous les dossiers et documents qui découlent du système de gestion de la sécurité,

(iii) de veiller à ce que les dossiers et comptes rendus relatifs au système de gestion de la sécurité soient conservés pendant au moins deux ans,

(iv) d'examiner et de tenir à jour tous les documents relatifs au système de gestion de la sécurité;

e) une procédure relative aux interventions en cas d'urgence qui :

(i) couvre toutes les activités exercées par l'exploitant privé,

(ii) fait en sorte que les fonctions liées à celle-ci soient attribuées au personnel compétent;

f) le programme d'assurance de la qualité visé à l'article 604.206;

g) le processus visant l'examen du système de gestion de la sécurité en application de l'article 604.207.

(2) The safety management system of a private operator who has no employees is not required to include the components referred to in the following provisions:

(*a*) subparagraphs (1)(*b*)(iii) and (v);

(*b*) clause (1)(*c*)(iii)(B);

(*c*) subparagraph (1)(*c*)(vii);

(*d*) subparagraph (1)(*d*)(i); and

(*e*) subparagraph (1)(*e*)(ii).

Duties of Operations Manager

604.204 (1) The operations manager shall

(*a*) manage the safety management system;

(*b*) implement the safety management plan referred to in paragraph 604.203(1)(*b*);

(*c*) implement the safety oversight program referred to in paragraph 604.203(1)(*c*);

(*d*) implement the procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*d*) in respect of all documents relating to the safety management system;

(*e*) implement the emergency response procedures referred to in paragraph 604.203(1)(*e*);

(*f*) implement the quality assurance program referred to in section 604.206;

(*g*) ensure that any deficiency identified by the quality assurance program is analyzed to determine its root cause and contributing factors;

(*h*) communicate to the private operator any finding produced by the safety management system in respect of a hazard to aviation safety;

(*i*) share, with any person with whom the private operator exchanges services, any finding produced by the safety management system that is likely to have an adverse effect on aviation safety; and

(*j*) analyze any information relating to aviation safety that is received from any person with whom the private operator exchanges services, and take appropriate action to mitigate any hazard to aviation safety.

(2) When a finding produced by the safety management system is reported to the operations manager, the operations manager shall

(*a*) determine what corrective actions are necessary to address that finding, if any, and carry out those actions;

(*b*) keep a record of any determination made under paragraph (*a*) and the reason for that determination;

(*c*) if the operations manager has assigned management functions to another person, communicate any determination made under paragraph (*a*) to that person; and

(*d*) notify the private operator of any deficiency that reduces the effectiveness of all or part of the safety management system, and of the corrective action carried out.

Duties of Personnel

604.205 The personnel of a private operator shall

(*a*) report to the operations manager any issue relating to the safety management system, including

(i) deficiencies, and

(ii) aviation-safety-related hazards, incidents or accidents; and

(*b*) share, with any person with whom the private operator exchanges services, any information relating to aviation safety.

(2) Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant privé sans employés n'a pas à comprendre les éléments visés aux dispositions suivantes :

a) les sous-alinéas (1)*b*)(iii) et (v);

b) la division (1)*c*)(iii)(B);

c) le sous-alinéa (1)*c*)(vii);

d) le sous-alinéa (1)*d*)(i);

e) le sous-alinéa (1)*e*)(ii).

Fonctions du gestionnaire des opérations

604.204 (1) Le gestionnaire des opérations :

a) assure la gestion du système de gestion de la sécurité;

b) met en œuvre le plan de gestion de la sécurité visé à l'alinéa 604.203(1)*b*);

c) met en œuvre le programme de surveillance de la sécurité visé à l'alinéa 604.203(1)*c*);

d) met en œuvre la procédure visée à l'alinéa 604.203(1)*d*) à l'égard des documents relatifs au système de gestion de la sécurité;

e) met en œuvre la procédure relative aux interventions en cas d'urgence qui est visée à l'alinéa 604.203(1)*e*);

f) met en œuvre le programme d'assurance de la qualité qui est visé à l'article 604.206;

g) veille à ce que toute lacune relevée par le programme d'assurance de la qualité soit analysée pour en déterminer la cause fondamentale et les facteurs contributifs;

h) communique à l'exploitant privé toute constatation, à l'égard d'un danger en matière de sécurité aérienne, qui est produite par le système de gestion de la sécurité;

i) partage, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, toute constatation qui est produite par le système de gestion de la sécurité et qui est susceptible de compromettre la sécurité aérienne;

j) analyse tout renseignement relatif à la sécurité aérienne qui est reçu des personnes avec qui l'exploitant privé échange des services et prend les mesures appropriées pour atténuer tout danger pour la sécurité aérienne.

(2) Lorsqu'une constatation qui est produite par le système de gestion de la sécurité lui est communiquée, le gestionnaire des opérations :

a) décide, le cas échéant, des mesures correctives qui s'imposent pour traiter cette constatation et les applique;

b) consigne toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*) et le motif à l'appui de celle-ci;

c) s'il a attribué des fonctions de gestion à une autre personne, communique à celle-ci toute décision prise en vertu de l'alinéa *a*);

d) avise l'exploitant privé de toute lacune qui réduit, en totalité ou en partie, l'efficacité du système de gestion de la sécurité et de la mesure corrective appliquée.

Fonctions du personnel

604.205 Les membres du personnel de l'exploitant privé :

a) communiquent, au gestionnaire des opérations, toute question relative au système de gestion de la sécurité, y compris :

(i) les lacunes,

(ii) les dangers, les incidents et les accidents en matière de sécurité aérienne;

b) partagent, avec toute personne avec qui l'exploitant privé échange des services, tout renseignement relatif à la sécurité aérienne.

Quality Assurance Program

604.206 (1) The quality assurance program shall make provision for sampling the private operator's processes in order to measure

(*a*) the private operator's effectiveness in conducting an audit under subsection (2); and

(*b*) the private operator's ability to carry out its activities effectively and safely.

(2) An audit required by the quality assurance program shall be conducted

(*a*) within 12 months after the day on which the private operator registration document was issued;

(*b*) subject to paragraph (*c*), within 12 months after the day on which the previous audit was completed;

(*c*) within 36 months after the day on which the previous audit was completed, if

(i) the private operator submits to the Minister a risk assessment establishing that the private operator is capable of managing the aviation-safety-related risks that may occur during that 36-month period, and

(ii) none of the following events have occurred since the day on which the previous audit was completed:

(A) a major incident,

(B) a major change in the private operator's activities, and

(C) a finding resulting from a review of the safety management system and indicating that the quality assurance program is not achieving its objectives;

(*d*) following an accident, or incident, that affects aviation safety; and

(*e*) following the identification, as a result of a review of the safety management system, of a deficiency that reduces the effectiveness of all or part of the safety management system.

(3) A quality assurance program shall include

(*a*) checklists of all of the activities carried out by the private operator;

(*b*) procedures for determining what corrective actions are necessary to eliminate the root cause and contributing factors of each finding of non-compliance with these Regulations;

(*c*) procedures for monitoring corrective actions to ensure that they are effective;

(*d*) a system for recording the following information:

(i) the findings resulting from an audit, and any supporting documentation,

(ii) an analysis of the root cause and contributing factors of any deficiency identified by the quality assurance program,

(iii) any corrective action, and

(iv) any follow-up action; and

(*e*) procedures for ensuring that each finding resulting from an audit is communicated to the operations manager and to any person who has been assigned management functions respecting the safety management system, and is made available to the private operator.

(4) An audit conducted under paragraph (2)(*d*) or (*e*) shall be a complete audit.

Programme d'assurance de la qualité

604.206 (1) Le programme d'assurance de la qualité permet, par échantillonnage des processus de l'exploitant privé, d'évaluer :

a) d'une part, l'efficacité de l'exploitant privé à effectuer des vérifications en application du paragraphe (2);

b) d'autre part, la capacité de celui-ci à exercer, d'une manière efficace et sécuritaire, ses activités.

(2) Les vérifications exigées par le programme d'assurance de la qualité sont effectuées dans les délais et aux moments suivants :

a) dans les 12 mois qui suivent la date de la délivrance du document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) sous réserve de l'alinéa *c*), dans les 12 mois qui suivent la date d'achèvement de la vérification précédente;

c) dans les 36 mois qui suivent la date d'achèvement de la vérification précédente si les exigences suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé présente au ministre une analyse du risque établissant qu'il est en mesure de gérer les risques en matière de sécurité aérienne qui peuvent se produire pendant cette période de 36 mois,

(ii) aucun des événements ci-après ne s'est produit depuis la date d'achèvement de la vérification précédente :

(A) un incident majeur,

(B) un changement majeur visant les activités de l'exploitant privé,

(C) une constatation qui découle de l'examen du système de gestion de la sécurité et qui indique que le programme d'assurance de la qualité n'atteint pas ses objectifs;

d) à la suite d'un accident ou d'un incident ayant une incidence sur la sécurité aérienne;

e) à la suite d'une constatation qui découle de l'examen du système de gestion de la qualité et qui indique qu'une lacune réduit, en totalité ou en partie, l'efficacité du système de gestion de la sécurité.

(3) Le programme d'assurance de la qualité comprend les éléments suivants :

a) des listes de contrôle de toutes les activités exercées par l'exploitant privé;

b) une procédure visant à déterminer les mesures correctives qui s'imposent pour supprimer la cause fondamentale et les facteurs contributifs de chaque constatation de non-conformité au présent règlement;

c) une procédure relative à la surveillance des mesures correctives pour en assurer l'efficacité;

d) un système de consignation des renseignements suivants :

(i) les constatations qui découlent des vérifications et, le cas échéant, la documentation à l'appui de celles-ci,

(ii) une analyse de la cause fondamentale et des facteurs contributifs de toute lacune relevée par le programme d'assurance de la qualité,

(iii) les mesures correctives,

(iv) les mesures de suivi;

e) une procédure pour que chaque constatation qui découle d'une vérification soit communiquée au gestionnaire des opérations et à toute personne à qui des fonctions de gestion à l'égard du système de gestion de la sécurité ont été attribuées, et soit mise à la disposition de l'exploitant privé.

(4) Les vérifications effectuées en application des alinéas 2*d*) ou *e*) sont des vérifications globales.

(5) No private operator shall assign a duty relating to the quality assurance program to a person who is responsible for carrying out a task or an activity evaluated by that program unless

(*a*) owing to the size, nature and complexity of the private operator's operations and activities, it is impractical to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;

(*b*) based on a risk analysis, assigning the duty to a person responsible for carrying out the task or activity will not result in an increased risk to aviation safety; and

(*c*) the operation of the audit system in relation to the quality assurance program will not be compromised.

Review of the Safety Management System

604.207 (1) A periodic review of the safety management system shall measure the effectiveness of the system in the attainment of the performance goals referred to in subparagraph 604.203(1)(*b*)(ii).

(2) A review of the safety management system shall be conducted

(*a*) within 12 months after the day on which the private operator registration document was issued;

(*b*) within 12 months after the day on which the previous review was completed; or

(*c*) following an accident, or incident, that affects aviation safety.

(3) A review of the safety management system shall include procedures for

(*a*) identifying any deficiency in the operation of the safety management system;

(*b*) investigating and analyzing the root cause and contributing factors of any deficiency identified by the review; and

(*c*) ensuring that corrective actions are effective and are used on an ongoing basis to improve the safety management system.

(4) A review conducted under paragraph (2)(*c*) shall be a complete review.

(5) No private operator shall assign a duty relating to a review of the safety management system to a person who is responsible for carrying out a task or an activity that is the subject of the review unless

(*a*) owing to the size, nature and complexity of the private operator's operations and activities, it is impracticable to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;

(*b*) based on a risk analysis, assigning the duty to a person responsible for carrying out the task or activity will not result in an increased risk to aviation safety; and

(*c*) the integrity of the review of the safety management system will not be compromised.

Duties of Private Operator — Review

604.208 The private operator shall

(*a*) conduct the review of the safety management system under section 604.207;

(*b*) determine what corrective actions are necessary to address any deficiency identified by the review, and carry out those actions;

(5) Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité à une personne chargée d'exécuter une tâche ou une activité évaluée par ce programme à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant privé rendent difficile l'attribution des fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;

b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraînera pas un risque accru pour la sécurité aérienne;

c) le fonctionnement du système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité ne sera pas compromis.

Examen du système de gestion de la sécurité

604.207 (1) L'examen du système de gestion de la sécurité évalue l'efficacité de celui-ci par rapport à l'atteinte des objectifs de performance visés au sous-alinéa 604.203(1)*b*)(ii).

(2) L'examen du système de gestion de la sécurité est effectué dans les délais et aux moments suivants :

a) dans les 12 mois qui suivent la date de la délivrance du document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) dans les 12 mois qui suivent la date d'achèvement de l'examen précédent;

c) à la suite d'un accident ou d'un incident ayant une incidence sur la sécurité aérienne.

(3) L'examen du système de gestion de la sécurité comprend des procédures qui permettent, à la fois :

a) de repérer toute lacune dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité;

b) d'enquêter sur la cause fondamentale et les facteurs contributifs de toute lacune relevée par l'examen et de les analyser;

c) de veiller à ce que les mesures correctives soient efficaces et employées continuellement pour améliorer le système de gestion de la sécurité.

(4) L'examen effectué en application de l'alinéa (2)*c*) est un examen global.

(5) Il est interdit à l'exploitant privé d'attribuer des fonctions relatives à l'examen du système de gestion de la sécurité à une personne chargée d'exécuter une tâche ou une activité qui fait l'objet de cet examen à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant privé rendent difficile l'attribution des fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;

b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraînera pas un risque accru pour la sécurité aérienne;

c) l'intégrité de l'examen du système de gestion de la sécurité ne sera pas compromise.

Fonctions de l'exploitant privé — examen

604.208 L'exploitant privé :

a) procède à l'examen du système de gestion de la sécurité en application de l'article 604.207;

b) décide des mesures correctives qui s'imposent pour rectifier toute lacune relevée par l'examen et les applique;

c) consigne toute décision prise en vertu de l'alinéa *b*) et le motif à l'appui de celle-ci;

(*c*) keep a record of any determination made under paragraph (*b*) and the reason for it; and

(*d*) if the private operator has assigned management functions to another person, provide that person with a copy of that record.

19. Section 605.04 of the Regulations is replaced by the following:

605.04 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft, for which an aircraft flight manual is required by the applicable standards of airworthiness, unless the aircraft flight manual or, if an aircraft operating manual has been established under section 604.37 or Part VII, the aircraft operating manual is available to the flight crew members at their duty stations.

(2) The aircraft flight manual or, if an aircraft operating manual has been established under section 604.37 or Part VII, those parts of the aircraft flight manual that are incorporated into the aircraft operating manual shall include all the amendments and supplementary material that are applicable to the aircraft type.

20. Paragraph 605.10(1)(*c*) of the Regulations is replaced by the following:

(*c*) an air operator certificate, a special authorization issued under subsection 604.05(2), a special flight operations certificate or a flight training unit operating certificate;

21. Subparagraph 605.36(2)(*b*)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) for the sole purpose of conducting a flight test, a competency check, a pilot proficiency check or flight crew member training, or

22. Schedule I to Subpart 5 of Part VI of the Regulations is amended by replacing the references after the heading "SCHEDULE I" with the following:

(Paragraph 604.127(i), subsection 605.94(1) and Item 3 of Schedule II)

23. Subsection 606.03(1) of the Regulations is replaced by the following:

606.03 (1) No person shall use synthetic flight training equipment to provide training or to conduct a skills assessment required under Part IV, this Part or Part VII unless there is in force in respect of that equipment a flight simulator certificate or flight training device certificate issued under subsection (2) or an equivalent approval or certificate issued under the laws of a foreign state with which Canada has an agreement respecting such equipment.

24. Section 700.02 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

(5) Despite subsections (1) and (2), a person who does not hold an air operator certificate may operate an air transport service, or operate an aeroplane or helicopter to conduct aerial work involving the transport of passengers or goods, if

(*a*) the person holds a private operator registration document;

(*b*) the person operates the air transport service or conducts the aerial work under a management agreement with another person who has transferred to that person legal custody and control of the aircraft used to operate the service or to conduct the work;

(*c*) the management agreement provides that the air transport service is operated or the aerial work is conducted exclusively

d) s'il a attribué des fonctions de gestion à une autre personne, fournit à celle-ci une copie de cette décision.

19. L'article 605.04 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

605.04 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pour lequel un manuel de vol de l'aéronef est exigé par les normes de navigabilité applicables, à moins que le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsqu'un manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.37 ou de la partie VII, le manuel d'utilisation de l'aéronef ne soit accessible aux membres d'équipage de conduite à leur poste de travail.

(2) Le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsqu'un manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.37 ou de la partie VII, les parties du manuel de vol de l'aéronef qui sont incorporées dans le manuel d'utilisation de l'aéronef comprennent les modifications et les renseignements supplémentaires applicables au type d'aéronef.

20. L'alinéa 605.10(1)*c*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) soit d'un certificat d'exploitation aérienne, d'une autorisation spéciale délivrée en vertu du paragraphe 604.05(2), d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées ou d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

21. Le sous-alinéa 605.36(2)*b*)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) dans le seul but d'effectuer un test en vol, une vérification de compétence, un contrôle de la compétence du pilote ou l'entraînement des membres d'équipage de conduite,

22. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE I », à l'annexe I de la sous-partie 5 de la partie VI du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 604.127i), paragraphe 605.94(1) et article 3 de l'annexe II)

23. Le paragraphe 606.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

606.03 (1) Il est interdit d'utiliser un équipement d'entraînement synthétique de vol pour donner de la formation, ou pour effectuer une évaluation d'habiletés, en application de la partie IV, de la présente partie ou de la partie VII, à moins que ne soient en vigueur, à l'égard de cet équipement, un certificat d'utilisation d'un simulateur de vol ou un certificat d'utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol délivrés en vertu du paragraphe (2) ou une approbation ou un certificat équivalents délivrés en vertu des lois d'un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord relativement à cet équipement.

24. L'article 700.02 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Malgré les paragraphes (1) et (2), la personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut exploiter un service de transport aérien ou utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien qui comporte le transport de passagers ou de biens, si les conditions suivantes sont réunies :

a) la personne est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé;

b) elle exploite le service de transport aérien ou effectue le travail aérien dans le cadre d'un accord de gestion avec une autre personne qui lui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef utilisé pour exploiter ce service ou effectuer ce travail;

in support of the activities of the person who has transferred legal custody and control of the aircraft; and

(*d*) no payment is made in relation to the air transport service or the aerial work to a party to the management agreement by or on behalf of a passenger or the owner of a transported good unless the passenger or the owner is the person who has transferred legal custody and control of the aircraft.

TRANSITIONAL PROVISION

25. For greater certainty, a temporary private operator certificate or an operations specification issued by the Minister to a private operator under any of the following interim orders expires on the day on which these Regulations come into force:

(*a*) *Private Operators Interim Order*, made on March 25, 2011;

(*b*) *Interim Order No. 2 Respecting Private Operators*, made on April 8, 2011;

(*c*) *Interim Order No. 3 Respecting Private Operators*, made on April 21, 2011;

(*d*) *Interim Order No. 4 Respecting Private Operators*, made on May 5, 2011;

(*e*) *Interim Order No. 5 Respecting Private Operators*, made on May 19, 2011;

(*f*) *Interim Order No. 6 Respecting Private Operators*, made on June 3, 2011;

(*g*) *Interim Order No. 7 Respecting Private Operators*, made on June 17, 2011;

(*h*) *Interim Order No. 8 Respecting Private Operators*, made on June 30, 2011;

(*i*) *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*, made on July 14, 2011;

(*j*) *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*, made on June 25, 2012; and

(*k*) *Interim Order No. 11 Respecting Private Operators*, made on May 31, 2013.

COMING INTO FORCE

26. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[49-1-o]

c) l'accord de gestion prévoit que le service de transport aérien est exploité ou que le travail aérien est effectué uniquement à l'appui des activités de la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef;

d) aucun paiement à l'égard du service de transport aérien ou du travail aérien n'est fait à une personne qui est partie à l'accord de gestion par un passager ou le propriétaire d'un bien transporté, ou en leur nom, à moins que le passager ou le propriétaire ne soit la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.

DISPOSITION TRANSITOIRE

25. Il demeure entendu que tout certificat d'exploitation privée provisoire et toute spécification d'exploitation qui ont été délivrés par le ministre à un exploitant privé en vertu de l'un quelconque des arrêtés d'urgence ci-après viennent à expiration à l'entrée en vigueur du présent règlement :

_a_) l'*Arrêté d'urgence visant les exploitants privés*, pris le 25 mars 2011;

_b_) l'*Arrêté d'urgence nº 2 visant les exploitants privés*, pris le 8 avril 2011;

_c_) l'*Arrêté d'urgence nº 3 visant les exploitants privés*, pris le 21 avril 2011;

_d_) l'*Arrêté d'urgence nº 4 visant les exploitants privés*, pris le 5 mai 2011;

_e_) l'*Arrêté d'urgence nº 5 visant les exploitants privés*, pris le 19 mai 2011;

_f_) l'*Arrêté d'urgence nº 6 visant les exploitants privés*, pris le 3 juin 2011;

_g_) l'*Arrêté d'urgence nº 7 visant les exploitants privés*, pris le 17 juin 2011;

_h_) l'*Arrêté d'urgence nº 8 visant les exploitants privés*, pris le 30 juin 2011;

_i_) l'*Arrêté d'urgence nº 9 visant les exploitants privés*, pris le 14 juillet 2011;

_j_) l'*Arrêté d'urgence nº 10 visant les exploitants privés*, pris le 25 juin 2012;

_k_) l'*Arrêté d'urgence nº 11 visant les exploitants privés*, pris le 31 mai 2013.

ENTRÉE EN VIGUEUR

26. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[49-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation and Standards 108 and 131)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Issue

Several provinces and territories have advised Transport Canada that their ministries of education have either suspended or banned the use of 15-passenger vans for student transport and instead require the use of a multi-functional activity type of bus. School boards and bus service operators currently cannot purchase a school bus absent of some of the safety features such as the stop signal arm and flashing lights, which are not required when the vehicle is being used for non-school commuting purposes such as transporting people to extracurricular field trips or to sporting events. These control devices are not necessary in situations where the vehicle would not be repeatedly picking up and dropping off students at the roadside. Several stakeholders have requested the creation of a definition of a multifunction school activity bus (MFSAB).

Objectives

This amendment proposes to introduce a definition of an MFSAB within the *Motor Vehicle Safety Regulations* to address stakeholder needs. The introduction of a definition of an MFSAB would accommodate school boards and bus service operators while providing a similar level of safety as that of school buses.

Description and rationale

This proposed amendment would introduce a definition of a multifunction school activity bus (MFSAB). Under the *Motor Vehicle Safety Regulations*, a bus is a prescribed class of vehicle that has a designated seating capacity of more than 10. These vehicles include 15-passenger vans and school buses, which must meet safety standards applicable to buses in general. School buses are further defined, as they must meet additional safety standards for the transportation of children to and from school.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation et normes 108 et 131)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Enjeux

Plusieurs provinces et territoires ont avisé Transports Canada que leurs ministères de l'éducation ont suspendu ou interdit l'utilisation des fourgons de 15 passagers pour le transport des élèves et exigent plutôt l'utilisation d'un autobus multifonctions pour activités scolaires. Actuellement, les conseils ou les commissions scolaires et les exploitants du service d'autobus ne peuvent acheter un autobus scolaire qui n'est pas équipé de certains dispositifs de sécurité, comme le signal d'arrêt escamotable et les feux clignotants. Cependant, ces dispositifs ne sont pas nécessaires lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que le transport scolaire, notamment pour le transport de passagers dans le cadre d'excursions parascolaires ou d'événements sportifs. Dans de telles situations, on n'a pas à faire monter de façon répétée à bord du véhicule les élèves se trouvant sur le bord de la route, ou à les y faire descendre. Plusieurs intervenants ont demandé que soit créée une définition d'un autobus multifonctions pour activités scolaires (AMAS).

Objectif

Par cette modification, on propose d'introduire une définition d'un AMAS relevant du *Règlement sur la sécurité des véhicules* pour répondre aux besoins des intervenants. L'introduction d'une définition d'un AMAS répondrait aux besoins des conseils ou des commissions scolaires et des exploitants du service d'autobus tout en offrant le même niveau de sécurité que l'on retrouve dans les autobus scolaires.

Description et justification

Cette modification proposée ajouterait une définition d'un autobus multifonctions pour activités scolaires (AMAS). Selon le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, un autobus fait partie des catégories réglementaires de véhicule comportant un nombre désigné de places assises supérieur à 10. Ces catégories de véhicule comprennent les fourgons de 15 passagers et les autobus scolaires, lesquels doivent respecter les normes de sécurité applicables aux autobus en général. Les autobus scolaires sont définis plus en détail puisqu'ils doivent respecter des normes de sécurité supplémentaires pour le transport d'enfants pour aller à l'école et en revenir.

An MFSAB is a type of school bus without the traffic/pedestrian control devices (such as the stop signal arm and flashing lights found on school buses) and that is not intended to be used to pick up and drop off students from school. The MFSAB would be required to meet several of the standards of the Canada Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) applicable to school buses, such as for rollover protection, body joint strength and exit requirements. This definition of an MFSAB would also harmonize with the federal requirements of the United States and is consistent with the objectives of the Canada-United States Regulatory Cooperation Council.

The Canadian Standards Association (CSA) publishes a voluntary standard for buses, D270, which complements the federal requirements. This standard, which defines requirements for a multi-functional activity bus (MFAB), applies many of the requirements for a school bus, but to a vehicle that would not be used for transporting students to and from school. A multi-functional activity bus, as defined by CSA D270, does not need to have school bus seats or traffic/pedestrian control devices and cannot fall within the federal definition of a school bus or the proposed definition of an MFSAB. The MFAB category does not have a parallel under U.S. federal definitions.

The highway traffic act of each province/territory sets out the legal responsibilities for motor vehicle owners and drivers. More importantly, provinces, territories and their ministries of education decide the mode of transportation for students. Enforcement of the proper use of any vehicle is under the jurisdiction of provincial/territorial governments.

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply to this proposal as there is no change in administrative costs to businesses with the introduction of a definition of an MFSAB.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal as there are no increased costs imposed on small business.

Consultation

The Department of Transport informs the automotive industry, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. This gives these stakeholders the opportunity to comment on these changes by letter or email. The Department also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the automotive industry, public safety organizations, the provinces and the territories.

In addition, the Department meets regularly with the federal authorities of other countries. Given that harmonized regulations are key to trade and to a competitive Canadian automotive industry, the Department and the United States Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss problems of mutual interest and planned regulatory changes. In addition, departmental officials participate in and support the development of United Nations Global Technical Regulations, which are developed by the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) under the direction of the United Nations.

Un AMAS est un type d'autobus scolaire sans dispositifs de régulation de la circulation et des piétons (comme le signal d'arrêt escamotable et les feux clignotants que l'on retrouve sur les autobus scolaires) et qui n'est pas destiné au transport d'élèves pour aller à l'école et en revenir. L'AMAS devrait respecter plusieurs Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) applicables aux autobus scolaires, comme la protection contre les tonneaux, la résistance des joints de carrosserie et les exigences sur les issues de secours. Cette définition d'un AMAS serait également harmonisée avec les exigences fédérales des États-Unis et est conforme aux objectifs du Conseil Canada — États-Unis de coopération en matière de réglementation.

L'Association canadienne de normalisation (CSA) publie une norme qui s'applique de façon facultative aux autobus (la norme D270) et qui complète les exigences fédérales. Cette norme, qui définit les exigences s'appliquant à un autobus multifonctions (AM), reprend plusieurs exigences concernant un autobus scolaire mais les applique à un véhicule utilisé à des fins autres que le transport scolaire. Un autobus multifonctions, tel qu'il est défini par la norme D270 de la CSA, ne nécessite pas de sièges d'autobus scolaire ou de dispositifs de régulation de la circulation et des piétons et ne peut relever de la définition d'un autobus scolaire précisée au règlement, ou de la définition proposée d'un AMAS. La catégorie des AM n'a pas de parallèle dans les définitions fédérales américaines.

Le code de la route de chaque province et territoire indique les responsabilités légales de chaque propriétaire et conducteur de véhicule automobile. Plus important encore, les provinces et territoires, ainsi que leurs ministères de l'éducation respectifs, décident du mode de transport des élèves. La bonne utilisation de tout véhicule est de la compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, car aucun changement n'est apporté aux frais administratifs des entreprises avec l'introduction d'une définition d'un AMAS.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises n'est pas pertinente dans le cadre de cette proposition, car il n'y a pas de coûts supplémentaires imposés aux petites entreprises.

Consultation

Le ministère des Transports informe l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public lorsque des modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* sont prévues. Ces intervenants ont donc l'occasion de formuler des commentaires sur les modifications par lettre ou par courriel. Le Ministère organise également des réunions en personne ou des téléconférences pour consulter régulièrement l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique, les provinces et les territoires.

De plus, le Ministère rencontre régulièrement les autorités fédérales d'autres pays. Étant donné que des réglementations harmonisées sont importantes pour l'économie et une industrie automobile canadienne concurrentielle, le Ministère et le Department of Transportation [ministère des transports] des États-Unis tiennent des réunions semestrielles pour discuter des problèmes d'intérêt commun et des modifications réglementaires prévues. En outre, les représentants du Ministère appuient l'élaboration de règlements techniques mondiaux des Nations Unies, lesquels sont mis sur pied par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) sous la direction des Nations Unies, et y contribuent.

With a view to improving road safety, several stakeholders have requested amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* to distinguish multifunction school activity buses from 15-passenger vans and other buses, and to apply additional safety standards to this class of vehicle. The development of a definition for the MFSAB included participation from the Van Angels group of stakeholders, the Canadian Standards Association (CSA), the provincial governments, school boards, and vehicle manufacturers.

In two letters dated July 14, 2011, the CSA President and the CSA Technical Committee on School Buses requested that the Department consider establishing a definition of an MFSAB. The Technical Committee on School Buses consists of all the major school bus stakeholders including representatives from the provincial and territorial governments, vehicle manufacturers (which includes Canada's largest school bus manufacturer), bus service operators and Transport Canada. The letters expressed the importance of creating regulatory harmonization across the country and with the United States for these types of vehicles.

The CSA Technical Committee on School Buses stated in its letter that if the MFSAB definition were introduced into the *Motor Vehicle Safety Regulations*, it intends to revise the current D270 Standard to apply only to a federally defined MFSAB. This updated D270 Standard would be easier for provincial and territorial jurisdictions to apply and create greater consistency across all jurisdictions.

Several stakeholders desire to use an MFSAB in lieu of other transportation options, such as 15-passenger vans, for the transportation of school age children for extracurricular activities. Similar to school buses, an MFSAB would have additional safety standards, over and above those applicable to other types of buses. Some ministries of education currently require that vehicles used for the transport of students to extracurricular activities meet the current requirements for multifunctional activity buses under the CSA D270 Standard. These ministries have indicated that a federally defined MFSAB in conjunction with an updated CSA D270 standard would be welcomed.

In three letters dated August 4, 2011, safety advocates including the stakeholder group known as Van Angels and two associated safety advocates expressed strong support for the CSA request that Transport Canada establish a definition for the MFSAB.

In late 2012, the Department requested information from the provinces and territories with respect to their views to introducing a new definition in the *Motor Vehicle Safety Regulations* for a multifunction school activity bus. The Department proposed that this new definition would mandate appropriate safety standards for this type of vehicle. All provinces and two territories responded indicating that they were supportive of the introduction of a new definition along with the associated safety standards. One jurisdiction indicated that it is neutral, as it currently uses school buses and does not anticipate using another type of bus for student transportation. Feedback was also requested from the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) board members from the 13 provincial/territorial jurisdictions. Alberta and British Columbia representatives responded and indicated that they were supportive of the amendment. No other members submitted comments.

Afin d'améliorer la sécurité routière, plusieurs intervenants ont demandé que des modifications soient apportées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* afin d'établir une distinction entre les autobus multifonctions pour activités scolaires et les fourgons de 15 passagers et les autres autobus, et d'appliquer des normes de sécurité supplémentaires à cette catégorie de véhicule. Afin d'élaborer une définition de classe de véhicule pour les AMAS, on a fait appel à la participation du groupe de défenseurs en matière de sécurité Van Angels, de l'Association canadienne de normalisation (CSA), des gouvernements provinciaux, des conseils ou des commissions scolaires et des constructeurs automobiles.

Dans deux lettres en date du 14 juillet 2011, le président de la CSA et le Comité technique de la CSA sur les autobus scolaires ont demandé au Ministère d'envisager l'établissement d'une définition d'un AMAS. Le Comité technique sur les autobus scolaires est composé de tous les intervenants importants liés aux autobus scolaires, y compris des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, des constructeurs automobiles (notamment le plus important constructeur d'autobus scolaire au Canada), des exploitants du service d'autobus et des représentants du Ministère. Les lettres exprimaient l'importance de l'harmonisation de la réglementation tant au sein du pays qu'avec celle des États-Unis en ce qui concerne ces types de véhicules.

Le Comité technique de la CSA sur les autobus scolaires a indiqué dans sa lettre que, si la définition de l'AMAS était ajoutée au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, il a l'intention de réviser la norme D270 actuelle pour qu'elle s'applique seulement à un AMAS de définition fédérale. Cette norme D270 mise à jour serait plus facile à appliquer par les gouvernements provinciaux et territoriaux, ce qui apporterait plus de cohérence entre les différents champs d'application.

Plusieurs intervenants désirent utiliser un AMAS au lieu d'autres moyens de transport, tels que les fourgons de 15 passagers pour le transport d'enfants d'âge scolaire à des activités parascolaires. De façon similaire aux autobus scolaires, les AMAS auraient des normes de sécurité supplémentaires, au-delà de celles qui s'appliquent à d'autres types d'autobus. Certains ministères de l'éducation exigent actuellement que les véhicules utilisés pour le transport des élèves à des activités parascolaires respectent les normes en vigueur concernant les autobus multifonctions en vertu de la norme D270 de la CSA. Ces ministères verraient d'un bon œil l'ajout d'une définition au règlement de l'AMAS combinée à une norme D270 mise à jour de la CSA.

Dans trois lettres en date du 4 août 2011, des intervenants en matière de sécurité, notamment le groupe Van Angels et deux autres défenseurs de la sécurité, ont exprimé un fort appui à la demande de la CSA pour que le Ministère établisse une définition de l'AMAS.

À la fin de l'année 2012, le Ministère a demandé des informations aux provinces et territoires à l'égard de leurs points de vue face à l'introduction d'une nouvelle définition dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules* pour un autobus multifonctions pour activités scolaires. Le Ministère a proposé que cette nouvelle définition rende obligatoire des normes de sécurité appropriées pour ce type de véhicule. Toutes les provinces et les deux territoires ont répondu en indiquant qu'ils étaient en faveur de l'introduction d'une nouvelle définition ainsi que des normes de sécurité associées. Une juridiction a indiqué qu'elle est neutre, car elle utilise présentement des autobus scolaires et ne prévoit pas l'utilisation d'un tel type d'autobus pour le transport des élèves. De la rétroaction a également été demandée aux représentants des 13 provinces et territoires membres du conseil d'administration du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Des représentants de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont répondu et indiqué qu'ils appuient la modification, tandis que les autres membres n'ont pas émis de commentaires.

Implementation, enforcement and service standards

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring compliance with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Act* and its regulations. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when they identify a defect in a vehicle or equipment, manufacturers and importers must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport. Any person or company that contravenes a provision of the *Motor Vehicle Safety Act* or its regulations is guilty of an offence, and liable to the applicable penalty set out in the Act.

Contact

Kyle Buchanan
Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 16th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: kyle.buchanan@tc.gc.ca

Please note: It is important that your comments be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses to your submission will not be provided. The *Canada Gazette*, Part II, will contain any changes that are made resulting from comments received, along with a summary of relevant comments. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

Mise en œuvre, application et normes de service

Il incombe aux fabricants et aux importateurs de véhicules automobiles d’assurer la conformité avec les exigences de la *Loi sur la sécurité automobile* et de ses règlements. Le ministère des Transports contrôle les programmes d’autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leur documentation d’essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l’essai des véhicules obtenus sur le marché. Advenant qu’ils détectent une défectuosité de l’équipement, les fabricants et les importateurs doivent en aviser les propriétaires et le ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* ou de ses règlements est coupable d’une infraction et encourt la pénalité applicable énoncée dans cette loi.

Personne-ressource

Kyle Buchanan
Ingénieur d’élaboration des règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 16e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : kyle.buchanan@tc.gc.ca

Nota : Il est important que vos commentaires soient portés à l’attention de la personne précitée avant la date limite. Il se peut que les commentaires qui ne lui auront pas été envoyés directement ne soient pas pris en considération dans le cadre de ce projet de règlement. Les réponses individuelles à votre soumission ne seront pas fournies; la version définitive du Règlement qui paraîtra dans la Partie II de la *Gazette du Canada* comportera plutôt toutes les modifications apportées et un résumé des commentaires pertinents reçus. Veuillez indiquer dans votre exposé si vous ne voulez pas que vos observations y paraissent ou que votre nom y figure.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*[a], that the Governor in Council, pursuant to subsections 5(1)[b] and 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation and Standards 108 and 131)*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Kyle Buchanan, Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 16th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: kyle.buchanan@tc.gc.ca).

Ottawa, November 28, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

[a] S.C. 1993, c. 16
[b] S.C. 1999, c. 33, s. 351

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*[a], que le gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 5(1)[b] et 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation et normes 108 et 131)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit à la ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Kyle Buchanan, ingénieur de l’élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 16e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : kyle.buchanan@tc.gc.ca).

Ottawa, le 28 novembre 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

[a] L.C. 1993, ch. 16
[b] L.C. 1999, ch. 33, art. 351

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (INTERPRETATION AND STANDARDS 108 AND 131)

AMENDMENTS

1. (1) The definition "school bus" in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*[1] is replaced by the following:

"school bus" means a bus designed or equipped primarily to carry students to and from school or to and from school-related events; (*autobus scolaire*)

(2) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

"multifunction school activity bus" means a school bus that is designed to pick up and drop off students under circumstances in which there is no need to control traffic. (*autobus multifonction pour les activités scolaires*)

2. Paragraph 6(1)(*f*) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (xxi), by adding "and" at the end of subparagraph (xxii) and by adding the following after subparagraph (xxii):

(xxiii) "MFSAB/AMAS" to refer to a multifunction school activity bus;

3. Subsection 108(13) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(13) Every school bus other than a multifunction school activity bus shall be equipped with a flasher that conforms to SAE Recommended Practice J1054, *Warning Lamp Alternating Flashers* (October 1989), and that activates the signal lamps referred to in S5.1.4 of TSD 108.

4. Subsection 131(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

131. (1) Subject to subsection (2), every school bus other than a multifunction school activity bus shall be equipped with one or two stop signal arms that conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 131, School Bus Pedestrian Safety Devices* (TSD 131), as amended from time to time.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[49-1-o]

[1] C.R.C., c. 1038

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (INTERPRÉTATION ET NORMES 108 ET 131)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « autobus scolaire », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*[1], est remplacée par ce qui suit :

« autobus scolaire » Autobus conçu ou équipé principalement pour le transport des élèves pour aller à l'école ou à des évènements liés à celle-ci et en revenir. (*school bus*)

(2) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« autobus multifonction pour les activités scolaires » Autobus scolaire qui est conçu pour faire monter et déposer des élèves dans des circonstances où le contrôle de la circulation n'est pas nécessaire. (*multifunction school activity bus*)

2. L'alinéa 6(1)*f*) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (xxii), de ce qui suit :

(xxiii) « MFSAB/AMAS » : autobus multifonction pour les activités scolaires;

3. Le paragraphe 108(13) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(13) Les autobus scolaires autres que les autobus multifonctions pour les activités scolaires doivent être munis d'un clignotant qui est conforme aux exigences de la pratique recommandée J1054 de la SAE, intitulée *Warning Lamp Alternating Flashers* (octobre 1989), et qui actionne les feux d'avertissement visés à la disposition S5.1.4 du DNT 108.

4. Le paragraphe 131(1) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

131. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les autobus scolaires autres que les autobus multifonctions pour les activités scolaires doivent être munis d'un ou de deux signaux d'arrêt escamotables qui sont conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 131 — Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires* (DNT 131), avec ses modifications successives.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

[49-1-o]

[1] C.R.C., ch. 1038

INDEX

Vol. 147, No. 49 — December 7, 2013

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Revocation of registration of charities 2769
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Decisions
2013-629, 2013-631, 2013-633 to 2013-635 and 2013-639 to 2013-643 2771
* Notice to interested parties 2770
Part 1 application 2771
National Energy Board
Teck Metals Ltd. — Application to export electricity to the United States 2772

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada
Statement
Statement of financial position as at October 31, 2013 2766
Citizenship and Immigration, Dept. of
Immigration and Refugee Protection Act
Notice requesting comments on a proposal to amend the Immigration and Refugee Protection Regulations to establish the electronic travel authorization (eTA) program 2754
Environment, Dept. of the, and Dept. of Health
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Publication after screening assessment of a living organism — Pseudomonas fluorescens (P. fluorescens) strain ATCC 13525 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2756
Publication after screening assessment of living organisms — Nitrococcus sp. 16972-7 and Nitrosococcus sp. 16971-6 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2759
Publication of final decision after screening assessment of living organisms — Nitrobacter winogradskyi ATCC 25391, Nitrobacter species 18132-6, Nitrobacter species 16969-4, Nitrosomonas europaea ATCC 25978, Nitrosomonas species 16968-3, Nitrosomonas species 18133-7, Rhodopseudomonas palustris ATCC 17001, Rhodopseudomonas species 18136-1 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2762
Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of
Criminal Code
Revocation of designation as fingerprint examiner 2765

MISCELLANEOUS NOTICES

* Canadian Transit Company (The), annual meeting 2774
* CMFG Life Insurance Company, release of assets 2774
* Equitable Bank, designated office for the service of enforcement notices 2774
Nova Scotia Review Board, order in council and rules of procedure 2775
* Ombudsman for Banking Services and Investments, application for approval as an external complaints body 2778
* Order of Italo-Canadians (The), certificate of continuance 2778
Ukrainian Catholic Women's League of Canada, relocation of head office 2779
United Overseas Bank Limited, Vancouver Branch, relocation of designated office for the service of enforcement notices 2779

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer
Canada Elections Act
Deregistration of a registered electoral district association 2768
House of Commons
* Filing applications for private bills (Second Session, Forty-First Parliament) 2768

PROPOSED REGULATIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Regulations Amending the Income Tax Regulations (Mandatory Electronic Filing — Prescribed Information Returns) 2781
Transport, Dept. of
Aeronautics Act
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II, IV, VI and VII — Private Operators) 2789
Motor Vehicle Safety Act
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation and Standards 108 and 131) 2857

SUPPLEMENTS

Copyright Board
Statement of Proposed Levies to Be Collected by CPCC on the Sale, in Canada, of Blank Audio Recording Media for the Years 2015 and 2016

INDEX

Vol. 147, nº 49 — Le 7 décembre 2013

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

* Banque Équitable, bureau désigné pour la signification des avis d'exécution ... 2774
* Canadian Transit Company (The), assemblée annuelle ... 2774
* CMFG Life Insurance Company, libération d'actif ... 2774
Commission d'examen de la Nouvelle-Écosse, décret et règles de procédure ... 2775
Ligue des Femmes Catholiques Ukrainiennes du Canada, changement de lieu du siège social ... 2779
* Ombudsman des services bancaires et d'investissement, demande d'approbation en tant qu'organisme externe de traitement des plaintes ... 2778
* Ordre des Italo-Canadiens (L'), certificat de prorogation ... 2778
United Overseas Bank Limited, succursale de Vancouver, changement de lieu du bureau désigné pour la signification des avis d'exécution ... 2779

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada
Bilan
État de la situation financière au 31 octobre 2013 ... 2767
Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la
Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés
Avis demandant des observations sur une proposition visant à modifier le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés afin de mettre en place le programme d'autorisation de voyage électronique ... 2754
Environnement, min. de l', et min. de la Santé
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Publication après évaluation préalable d'organismes vivants — espèce Nitrococcus 16972-7 et espèce Nitrosococcus 16971-6 — inscrits sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] ... 2759
Publication après évaluation préalable d'un organisme vivant — souche de Pseudomonas fluorescens (P. fluorescens) ATCC 13525 — inscrit sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] ... 2756
Publication de la décision finale après évaluation préalable d'organismes vivants — Nitrobacter winogradskyi ATCC 25391, espèce Nitrobacter 18132-6, espèce Nitrobacter 16969-4, Nitrosomonas europaea ATCC 25978, espèce Nitrosomonas 16968-3, espèce Nitrosomonas 18133-7, Rhodopseudomonas palustris ATCC 17001, espèce Rhodopseudomonas 18136-1 — inscrits sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] ... 2762
Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la
Code criminel
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales ... 2765

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance ... 2769
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés ... 2770
Décisions
2013-629, 2013-631, 2013-633 à 2013-635 et 2013-639 à 2013-643 ... 2771
Demande de la partie 1 ... 2771
Office national de l'énergie
Teck Metals Ltd. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis ... 2772

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarante et unième législature) ... 2768
Directeur général des élections
Loi électorale du Canada
Radiation d'une association de circonscription enregistrée ... 2768

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (production électronique obligatoire — déclarations de renseignement visées) ... 2781
Transports, min. des
Loi sur l'aéronautique
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV, VI et VII — exploitants privés) ... 2789
Loi sur la sécurité automobile
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation et normes 108 et 131) ... 2857

SUPPLÉMENTS

Commission du droit d'auteur
Projet de tarif des redevances à percevoir par la SCPCP sur la vente, au Canada, de supports audio vierges pour les années 2015 et 2016

Supplement
Canada Gazette, Part I
December 7, 2013



Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 7 décembre 2013

COPYRIGHT BOARD

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

Statement of Proposed Levies to Be Collected by CPCC on the Sale, in Canada, of Blank Audio Recording Media for the Years 2015 and 2016

Projet de tarif des redevances à percevoir par la SCPCP sur la vente, au Canada, de supports audio vierges pour les années 2015 et 2016

COPYRIGHT BOARD

FILE: Private Copying 2015 and 2016

Statement of Proposed Levies to Be Collected on the Sale, in Canada, of Blank Audio Recording Media

Pursuant to subsection 83(6) of the *Copyright Act*, the Copyright Board hereby publishes the statement filed by the Canadian Private Copying Collective (CPCC) on November 8, 2013, with respect to the levies it proposes to collect, effective January 1, 2015, on the sale, in Canada, of blank audio recording media.

In accordance with the provisions of the same subsection, the Board hereby gives notice that any person who wishes to object to the statement may file written objections with the Board, at the address indicated below, within 60 days of the publication hereof, that is no later than February 5, 2014.

Ottawa, December 7, 2013

GILLES McDOUGALL

Secretary General

56 Sparks Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1A 0C9
613-952-8624 (telephone)
613-952-8630 (fax)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (email)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

DOSSIER : Copie privée 2015 et 2016

Projet de tarif des redevances à percevoir sur la vente, au Canada, de supports audio vierges

Conformément au paragraphe 83(6) de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur publie le projet de tarif que la Société canadienne de perception de la copie privée (SCPCP) a déposé auprès d'elle le 8 novembre 2013, relativement aux redevances qu'elle propose de percevoir à compter du 1er janvier 2015 sur la vente, au Canada, de supports audio vierges.

Conformément aux dispositions du même paragraphe, la Commission donne avis, par les présentes, que quiconque désirant s'opposer à ce projet de tarif doit déposer son opposition auprès de la Commission, par écrit, à l'adresse ci-dessous, dans les 60 jours de la présente publication, soit au plus tard le 5 février 2014.

Ottawa, le 7 décembre 2013

Le secrétaire général

GILLES McDOUGALL

56, rue Sparks, Bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1A 0C9
613-952-8624 (téléphone)
613-952-8630 (télécopieur)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (courriel)

TARIFF OF LEVIES TO BE COLLECTED BY CPCC IN 2015 ON THE SALE OF BLANK AUDIO RECORDING MEDIA, IN CANADA, IN RESPECT OF THE REPRODUCTION FOR PRIVATE USE OF MUSICAL WORKS EMBODIED IN SOUND RECORDINGS, OF PERFORMERS' PERFORMANCES OF SUCH WORKS OR OF SOUND RECORDINGS IN WHICH SUCH WORKS AND PERFORMANCES ARE EMBODIED

Short Title

1. This tariff may be cited as the *Private Copying Tariff, 2015*.

Definitions

2. In this tariff,

"accounting period" means the first two months of a calendar year, and each subsequent period of two months; (« *période comptable* »)

"*Act*" means the *Copyright Act*; (« *Loi* »)

"blank audio recording medium" means

(*a*) a recording medium, regardless of its material form, onto which a sound recording may be reproduced, that is of a kind ordinarily used by individual consumers for that purpose and on which no sounds have ever been fixed, including recordable compact discs (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio); and

(*b*) any medium prescribed by regulations pursuant to sections 79 and 87 of the *Act*; (« *support audio vierge* »)

"CPCC" means the Canadian Private Copying Collective; (« *SCPCP* »)

"importer" means a person who, for the purpose of trade, imports a blank audio recording medium in Canada; (« *importateur* »)

"manufacturer" means a person who, for the purpose of trade, manufactures a blank audio recording medium in Canada, and includes a person who assembles such a medium; (« *fabricant* »)

"semester" means from January to June or from July to December. (« *semestre* »)

SUBSTANTIVE PROVISIONS

Levy

3. (1) Subject to subsection (2), the levy rate shall be 29¢ for each CD-R, CD-RW, CD-R Audio or CD-RW Audio.

(2) Pursuant to subsections 82(2) and 86(1) of the *Act*, no levy is payable

(i) in respect of a sale or other disposition of a medium that is to be exported from Canada and is so exported, or

(ii) on a medium that is sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Collecting Body

4. CPCC is the collecting body designated pursuant to paragraph 83(8)(*d*) of the *Act*.

Distribution of Levies Paid

5. CPCC shall distribute the amounts it collects, less its operating costs, as follows:

(*a*) 58.2 per cent, to be shared between the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada (SOCAN), the Canadian Musical Reproduction Rights Agency (CMRRA) and the Society for Reproduction Rights of Authors, Composers and Publishers in Canada (SODRAC), on account of eligible authors;

TARIF DES REDEVANCES À PERCEVOIR PAR LA SCPCP EN 2015 SUR LA VENTE DE SUPPORTS AUDIO VIERGES, AU CANADA, POUR LA COPIE À USAGE PRIVÉ D'ENREGISTREMENTS SONORES OU D'ŒUVRES MUSICALES OU DE PRESTATIONS D'ŒUVRES MUSICALES QUI LES CONSTITUENT

Titre abrégé

1. *Tarif pour la copie privée, 2015.*

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

« fabricant » Personne qui fabrique, à des fins commerciales, des supports audio vierges au Canada, y compris celle qui les assemble. ("*manufacturer*")

« importateur » Personne qui importe des supports audio vierges au Canada à des fins commerciales. ("*importer*")

« *Loi* » *Loi sur le droit d'auteur*. ("*Act*")

« période comptable » Deux premiers mois de l'année civile, et chaque période subséquente de deux mois. ("*accounting period*")

« SCPCP » Société canadienne de perception de la copie privée. ("*CPCC*")

« semestre » Janvier à juin, ou juillet à décembre. ("*semester*")

« support audio vierge »

a) tout support audio habituellement utilisé par les consommateurs pour reproduire des enregistrements sonores et sur lequel aucun son n'a encore été fixé, y compris les disques audionumériques enregistrables (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio);

b) tout autre support audio précisé par règlement adopté en vertu des articles 79 et 87 de la *Loi*. ("*blank audio recording medium*")

DISPOSITIONS DE FOND

Redevances

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le taux de la redevance est de 29 ¢ par CD-R, CD-RW, CD-R Audio ou CD-RW Audio.

(2) Les paragraphes 82(2) et 86(1) de la *Loi* prévoient qu'aucune redevance n'est payable sur un support :

(i) si son exportation est une condition de vente ou autre forme d'aliénation et qu'il est effectivement exporté,

(ii) s'il est vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Organisme de perception

4. La SCPCP est l'organisme de perception désigné en application de l'alinéa 83(8)*d*) de la *Loi*.

Répartition des redevances

5. La SCPCP répartit les sommes qu'elle perçoit, net de ses coûts d'exploitation, de la façon suivante :

a) 58,2 pour cent à être partagé entre la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN), l'Agence canadienne des droits de reproduction musicaux (CMRRA) et la Société du droit de reproduction des auteurs, compositeurs et éditeurs au Canada (SODRAC), pour les auteurs admissibles;

(*b*) 23.8 per cent to RE:SOUND Music Licensing Company on account of eligible performers; and

(*c*) 18.0 per cent to RE:SOUND Music Licensing Company on account of eligible makers.

Taxes

6. All amounts payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Payments

7. (1) Subject to subsection (2), the levy for a blank audio recording medium sold or otherwise disposed of in any given accounting period shall be due no later than the last day of the month following that accounting period.

(2) Any manufacturer or importer who paid less than $2,000 in the previous semester may opt to make payments every semester after having so notified CPCC. The payment is then due on the last day of the month following that semester.

Reporting Requirements

8. Every manufacturer or importer shall provide to CPCC the following information with each payment:

(*a*) its name, that is,

(i) the name of a corporation and a mention of its jurisdiction of incorporation,

(ii) the name of the proprietor of an individual proprietorship, or

(iii) the names of the principal officers of all manufacturers or importers,

together with any trade name (other than the above) under which it carries on business;

(*b*) the address of its principal place of business;

(*c*) its address, telephone number, fax number and email address for the purposes of notice;

(*d*) the number of units of each type of blank audio recording medium on account of which the payment is being made. The "type of blank audio recording medium" refers to the type, brand name and recording capacity of the blank audio recording medium, as well as to any other characteristics according to which the entity filing the report sells the medium or identifies it in its inventory; and

(*e*) the number of each type of blank audio recording medium exported or sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Accounts and Records

9. (1) Every manufacturer or importer shall keep and preserve for a period of six years records from which CPCC can readily ascertain the amounts payable and the information required under this tariff. These records shall be constituted of original source documents sufficient to determine all sources of supply of blank audio recording media, the number of media acquired or manufactured and the manner in which they were disposed of. They shall include, among other things, purchase, sale and inventory records, as well as financial statements when these are reasonably necessary to verify the accuracy and completeness of the information provided to CPCC.

b) 23,8 pour cent à RÉ:SONNE Société de Gestion de la Musique pour les artistes-interprètes admissibles;

c) 18,0 pour cent à RÉ:SONNE Société de Gestion de la Musique pour les producteurs admissibles.

Taxes

6. Les sommes exigibles en vertu du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d'autre genre qui pourraient s'appliquer.

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Paiements

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance due à l'égard d'un support audio vierge vendu ou aliéné durant une période comptable donnée est payable au plus tard le dernier jour du mois suivant cette période comptable.

(2) Le fabricant ou l'importateur qui a versé moins de 2 000 $ de redevances le semestre précédent peut verser ses redevances semestriellement après en avoir avisé la SCPCP. La redevance est alors payable le dernier jour du mois suivant la fin du semestre.

Obligations de rapport

8. Le fabricant ou l'importateur fournit à la SCPCP avec son versement les renseignements suivants :

a) son nom, soit,

(i) sa raison sociale et la juridiction où il est constitué, dans le cas d'une société par actions,

(ii) le nom du propriétaire, dans le cas d'une société à propriétaire unique,

(iii) les noms des principaux dirigeants, dans le cas de tout autre fabricant ou importateur,

ainsi que toute autre dénomination sous laquelle il fait affaire;

b) l'adresse de sa principale place d'affaires;

c) ses adresse, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse de courriel aux fins d'avis;

d) le nombre d'unités de chaque type de support audio vierge faisant l'objet du paiement, étant entendu que la description du type de support doit indiquer entre autres le type, le nom commercial, la capacité d'enregistrement du support ainsi que toute autre caractéristique en fonction de laquelle le support est offert en vente ou identifié à des fins d'inventaire;

e) le nombre de chaque type de support audio vierge exporté, vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Registres

9. (1) Le fabricant ou importateur tient et conserve pendant une période de six ans les registres permettant à la SCPCP de déterminer facilement les montants exigibles et les renseignements qui doivent être fournis en vertu du présent tarif. Ces registres contiennent les documents d'origine. Ils permettent de déterminer toutes les sources d'approvisionnement en supports audio vierges, le nombre de supports acquis ou fabriqués et la façon dont on en a disposé. Ils incluent entre autres les registres d'achats, de ventes et d'inventaire, de même que les états financiers, dans la mesure où ces derniers sont raisonnablement nécessaires afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(2) CPCC may audit these records at any time on reasonable notice and during normal business hours. It is entitled to conduct reasonable procedures and make reasonable inquiries with the person being audited and with others, to confirm the completeness and accuracy of the information reported to CPCC.

(3) If an audit discloses that the amounts due to CPCC have been understated by more than 10 per cent in any accounting period or semester, as the case may be, the manufacturer or importer shall pay the reasonable costs of audit within 30 days of the demand for such payment.

Confidentiality

10. (1) Subject to subsections (2) to (5), CPCC shall treat in confidence information received from a manufacturer or importer pursuant to this tariff, unless the manufacturer or importer consents in writing to the information being treated otherwise.

(2) CPCC may share information referred to in subsection (1)

(i) with the Copyright Board,

(ii) in connection with proceedings before the Copyright Board or a court of law,

(iii) with any person who knows or is presumed to know the information,

(iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with the collective societies represented by CPCC, once aggregated to prevent the disclosure of information dealing with a specific manufacturer or importer, or

(v) if ordered by law or by a court of law.

(3) A collective society represented by CPCC may share information obtained pursuant to subsection (2)

(i) with the Copyright Board,

(ii) in connection with proceedings before the Copyright Board,

(iii) to the extent required to effect the distribution of royalties, with its claimants, or

(iv) if ordered by law or by a court of law.

(4) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the manufacturer or importer, who is not under an apparent duty of confidentiality to the manufacturer or importer.

(5) Notwithstanding the foregoing, the corporate name of a manufacturer or importer, the trade name under which it carries on business and the types of blank audio recording media reported by it pursuant to paragraph 8(*d*) of this tariff shall not be considered confidential information.

Adjustments

11. Adjustments in the amount owed by a manufacturer or importer (including excess payments), as a result of the discovery of an error or otherwise, shall be made on the date the next payment is due.

Interest on Late Payments

12. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

(2) La SCPCP peut vérifier ces registres à tout moment durant les heures régulières de bureau et moyennant un préavis raisonnable. Elle peut prendre les mesures et faire les enquêtes raisonnables auprès de la personne faisant l'objet de la vérification ou d'autres personnes afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(3) Si la vérification des registres révèle que les sommes à verser à la SCPCP ont été sous-estimées de plus de 10 pour cent pour toute période comptable ou tout semestre, le fabricant ou l'importateur assume les coûts raisonnables de la vérification dans les 30 jours suivant la date à laquelle on lui en fait la demande.

Traitement confidentiel

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), la SCPCP garde confidentiels les renseignements qu'un fabricant ou importateur lui transmet en application du présent tarif, à moins que le fabricant ou l'importateur ne consente par écrit à ce qu'ils soient divulgués.

(2) La SCPCP peut faire part des renseignements visés au paragraphe (1) :

(i) à la Commission du droit d'auteur,

(ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission ou un tribunal judiciaire,

(iii) à une personne qui connaît ou est présumée connaître les renseignements,

(iv) à une société de gestion représentée par la SCPCP, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition et que les données ont été colligées de façon à éviter la divulgation de renseignements à l'égard d'un fabricant ou importateur particulier,

(v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Une société de gestion représentée par la SCPCP peut faire part des renseignements obtenus en vertu du paragraphe (2) :

(i) à la Commission du droit d'auteur,

(ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission,

(iii) à une personne qui lui formule une réclamation, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition,

(iv) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

(5) Malgré ce qui précède, ne constituent pas des renseignements confidentiels la dénomination sociale du fabricant ou de l'importateur, les appellations commerciales dont il se sert pour faire affaire et les types de support dont il fait état en vertu de l'alinéa 8*d*) de ce tarif.

Ajustements

11. L'ajustement dans les sommes payables par un fabricant ou un importateur (y compris le trop-perçu), qu'il résulte ou non de la découverte d'une erreur, s'effectue à la date à laquelle il doit acquitter son prochain versement.

Intérêts sur paiements tardifs

12. Tout montant non reçu à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

Addresses for Notices, etc.

13. (1) Anything that a manufacturer or importer sends to CPCC shall be sent to 150 Eglinton Avenue E., Suite 403, Toronto, Ontario M4P 1E8, telephone : 416-486-6832 or 1-800-892-7235, fax: 416-486-3064, or to any other address of which the manufacturer or importer has been notified.

(2) Anything that CPCC sends to a manufacturer or importer shall be sent to the last address of which CPCC has been notified.

Delivery of Notices and Payments

14. (1) A notice may be delivered by hand, by postage-paid mail, by fax or by email. Payments shall be delivered by hand or by postage-paid mail.

(2) A notice or payment mailed in Canada shall be presumed to have been received three business days after the day it was mailed.

(3) A notice sent by fax or by email shall be presumed to have been received on the day it is transmitted.

Adresses pour les avis, etc.

13. (1) Toute communication avec la SCPCP est adressée au 150, avenue Eglinton Est, Bureau 403, Toronto (Ontario) M4P 1E8, téléphone : 416-486-6832 ou 1-800-892-7235, télécopieur : 416-486-3064, ou à l'adresse dont le fabricant ou l'importateur a été avisé.

(2) Toute communication de la SCPCP avec un fabricant ou un importateur est adressée à la dernière adresse connue de la SCPCP.

Expédition des avis et des paiements

14. (1) Un avis peut être livré par messager, par courrier affranchi, par télécopieur ou par courriel. Les paiements doivent être livrés par messager ou par courrier affranchi.

(2) L'avis ou le paiement posté au Canada est présumé avoir été reçu trois jours ouvrables après la date de mise à la poste.

(3) L'avis envoyé par télécopieur ou par courriel est présumé avoir été reçu le jour où il est transmis.

TARIFF OF LEVIES TO BE COLLECTED BY CPCC IN 2016 ON THE SALE OF BLANK AUDIO RECORDING MEDIA, IN CANADA, IN RESPECT OF THE REPRODUCTION FOR PRIVATE USE OF MUSICAL WORKS EMBODIED IN SOUND RECORDINGS, OF PERFORMERS' PERFORMANCES OF SUCH WORKS OR OF SOUND RECORDINGS IN WHICH SUCH WORKS AND PERFORMANCES ARE EMBODIED

Short Title

1. This tariff may be cited as the *Private Copying Tariff, 2016*.

Definitions

2. In this tariff,

"accounting period" means the first two months of a calendar year, and each subsequent period of two months; (« *période comptable* »)

"*Act*" means the *Copyright Act*; (« *Loi* »)

"blank audio recording medium" means

(*a*) a recording medium, regardless of its material form, onto which a sound recording may be reproduced, that is of a kind ordinarily used by individual consumers for that purpose and on which no sounds have ever been fixed, including recordable compact discs (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio); and

(*b*) any medium prescribed by regulations pursuant to sections 79 and 87 of the *Act*; (« *support audio vierge* »)

"CPCC" means the Canadian Private Copying Collective; (« *SCPCP* »)

"importer" means a person who, for the purpose of trade, imports a blank audio recording medium in Canada; (« *importateur* »)

"manufacturer" means a person who, for the purpose of trade, manufactures a blank audio recording medium in Canada, and includes a person who assembles such a medium; (« *fabricant* »)

"semester" means from January to June or from July to December. (« *semestre* »)

SUBSTANTIVE PROVISIONS

Levy

3. (1) Subject to subsection (2), the levy rate shall be 29¢ for each CD-R, CD-RW, CD-R Audio or CD-RW Audio.

(2) Pursuant to subsections 82(2) and 86(1) of the *Act*, no levy is payable

(i) in respect of a sale or other disposition of a medium that is to be exported from Canada and is so exported, or

(ii) on a medium that is sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Collecting Body

4. CPCC is the collecting body designated pursuant to paragraph 83(8)(*d*) of the *Act*.

Distribution of Levies Paid

5. CPCC shall distribute the amounts it collects, less its operating costs, as follows:

(*a*) 58.2 per cent, to be shared between the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada (SOCAN), the Canadian Musical Reproduction Rights Agency (CMRRA) and the Society for Reproduction Rights of Authors, Composers and Publishers in Canada (SODRAC), on account of eligible authors;

TARIF DES REDEVANCES À PERCEVOIR PAR LA SCPCP EN 2016 SUR LA VENTE DE SUPPORTS AUDIO VIERGES, AU CANADA, POUR LA COPIE À USAGE PRIVÉ D'ENREGISTREMENTS SONORES OU D'ŒUVRES MUSICALES OU DE PRESTATIONS D'ŒUVRES MUSICALES QUI LES CONSTITUENT

Titre abrégé

1. *Tarif pour la copie privée, 2016*.

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

« fabricant » Personne qui fabrique, à des fins commerciales, des supports audio vierges au Canada, y compris celle qui les assemble. ("*manufacturer*")

« importateur » Personne qui importe des supports audio vierges au Canada à des fins commerciales. ("*importer*")

« *Loi* » *Loi sur le droit d'auteur*. ("*Act*")

« période comptable » Deux premiers mois de l'année civile, et chaque période subséquente de deux mois. ("*accounting period*")

« SCPCP » Société canadienne de perception de la copie privée. ("*CPCC*")

« semestre » Janvier à juin, ou juillet à décembre. ("*semester*")

« support audio vierge »

a) tout support audio habituellement utilisé par les consommateurs pour reproduire des enregistrements sonores et sur lequel aucun son n'a encore été fixé, y compris les disques audionumériques enregistrables (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio);

b) tout autre support audio précisé par règlement adopté en vertu des articles 79 et 87 de la *Loi*. ("*blank audio recording medium*")

DISPOSITIONS DE FOND

Redevances

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le taux de la redevance est de 29 ¢ par CD-R, CD-RW, CD-R Audio ou CD-RW Audio.

(2) Les paragraphes 82(2) et 86(1) de la *Loi* prévoient qu'aucune redevance n'est payable sur un support :

(i) si son exportation est une condition de vente ou autre forme d'aliénation et qu'il est effectivement exporté,

(ii) s'il est vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Organisme de perception

4. La SCPCP est l'organisme de perception désigné en application de l'alinéa 83(8)*d*) de la *Loi*.

Répartition des redevances

5. La SCPCP répartit les sommes qu'elle perçoit, net de ses coûts d'exploitation, de la façon suivante :

a) 58,2 pour cent à être partagé entre la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN), l'Agence canadienne des droits de reproduction musicaux (CMRRA) et la Société du droit de reproduction des auteurs, compositeurs et éditeurs au Canada (SODRAC), pour les auteurs admissibles;

(*b*) 23.8 per cent to RE:SOUND Music Licensing Company on account of eligible performers; and

(*c*) 18.0 per cent to RE:SOUND Music Licensing Company on account of eligible makers.

Taxes

6. All amounts payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Payments

7. (1) Subject to subsection (2), the levy for a blank audio recording medium sold or otherwise disposed of in any given accounting period shall be due no later than the last day of the month following that accounting period.

(2) Any manufacturer or importer who paid less than $2,000 in the previous semester may opt to make payments every semester after having so notified CPCC. The payment is then due on the last day of the month following that semester.

Reporting Requirements

8. Every manufacturer or importer shall provide to CPCC the following information with each payment:

(*a*) its name, that is,

(i) the name of a corporation and a mention of its jurisdiction of incorporation,

(ii) the name of the proprietor of an individual proprietorship, or

(iii) the names of the principal officers of all manufacturers or importers,

together with any trade name (other than the above) under which it carries on business;

(*b*) the address of its principal place of business;

(*c*) its address, telephone number, fax number and email address for the purposes of notice;

(*d*) the number of units of each type of blank audio recording medium on account of which the payment is being made. The "type of blank audio recording medium" refers to the type, brand name and recording capacity of the blank audio recording medium, as well as to any other characteristics according to which the entity filing the report sells the medium or identifies it in its inventory; and

(*e*) the number of each type of blank audio recording medium exported or sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Accounts and Records

9. (1) Every manufacturer or importer shall keep and preserve for a period of six years records from which CPCC can readily ascertain the amounts payable and the information required under this tariff. These records shall be constituted of original source documents sufficient to determine all sources of supply of blank audio recording media, the number of media acquired or manufactured and the manner in which they were disposed of. They shall include, among other things, purchase, sale and inventory records, as well as financial statements when these are reasonably necessary to verify the accuracy and completeness of the information provided to CPCC.

b) 23,8 pour cent à RÉ:SONNE Société de Gestion de la Musique pour les artistes-interprètes admissibles;

c) 18,0 pour cent à RÉ:SONNE Société de Gestion de la Musique pour les producteurs admissibles.

Taxes

6. Les sommes exigibles en vertu du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d'autre genre qui pourraient s'appliquer.

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Paiements

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance due à l'égard d'un support audio vierge vendu ou aliéné durant une période comptable donnée est payable au plus tard le dernier jour du mois suivant cette période comptable.

(2) Le fabricant ou l'importateur qui a versé moins de 2 000 $ de redevances le semestre précédent peut verser ses redevances semestriellement après en avoir avisé la SCPCP. La redevance est alors payable le dernier jour du mois suivant la fin du semestre.

Obligations de rapport

8. Le fabricant ou l'importateur fournit à la SCPCP avec son versement les renseignements suivants :

a) son nom, soit,

(i) sa raison sociale et la juridiction où il est constitué, dans le cas d'une société par actions,

(ii) le nom du propriétaire, dans le cas d'une société à propriétaire unique,

(iii) les noms des principaux dirigeants, dans le cas de tout autre fabricant ou importateur,

ainsi que toute autre dénomination sous laquelle il fait affaire;

b) l'adresse de sa principale place d'affaires;

c) ses adresse, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse de courriel aux fins d'avis;

d) le nombre d'unités de chaque type de support audio vierge faisant l'objet du paiement, étant entendu que la description du type de support doit indiquer entre autres le type, le nom commercial, la capacité d'enregistrement du support ainsi que toute autre caractéristique en fonction de laquelle le support est offert en vente ou identifié à des fins d'inventaire;

e) le nombre de chaque type de support audio vierge exporté, vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Registres

9. (1) Le fabricant ou importateur tient et conserve pendant une période de six ans les registres permettant à la SCPCP de déterminer facilement les montants exigibles et les renseignements qui doivent être fournis en vertu du présent tarif. Ces registres contiennent les documents d'origine. Ils permettent de déterminer toutes les sources d'approvisionnement en supports audio vierges, le nombre de supports acquis ou fabriqués et la façon dont on en a disposé. Ils incluent entre autres les registres d'achats, de ventes et d'inventaire, de même que les états financiers, dans la mesure où ces derniers sont raisonnablement nécessaires afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(2) CPCC may audit these records at any time on reasonable notice and during normal business hours. It is entitled to conduct reasonable procedures and make reasonable inquiries with the person being audited and with others, to confirm the completeness and accuracy of the information reported to CPCC.

(3) If an audit discloses that the amounts due to CPCC have been understated by more than 10 per cent in any accounting period or semester, as the case may be, the manufacturer or importer shall pay the reasonable costs of audit within 30 days of the demand for such payment.

Confidentiality

10. (1) Subject to subsections (2) to (5), CPCC shall treat in confidence information received from a manufacturer or importer pursuant to this tariff, unless the manufacturer or importer consents in writing to the information being treated otherwise.

(2) CPCC may share information referred to in subsection (1)

(i) with the Copyright Board,

(ii) in connection with proceedings before the Copyright Board or a court of law,

(iii) with any person who knows or is presumed to know the information,

(iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with the collective societies represented by CPCC, once aggregated to prevent the disclosure of information dealing with a specific manufacturer or importer, or

(v) if ordered by law or by a court of law.

(3) A collective society represented by CPCC may share information obtained pursuant to subsection (2)

(i) with the Copyright Board,

(ii) in connection with proceedings before the Copyright Board,

(iii) to the extent required to effect the distribution of royalties, with its claimants, or

(iv) if ordered by law or by a court of law.

(4) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the manufacturer or importer, who is not under an apparent duty of confidentiality to the manufacturer or importer.

(5) Notwithstanding the foregoing, the corporate name of a manufacturer or importer, the trade name under which it carries on business and the types of blank audio recording media reported by it pursuant to paragraph 8(*d*) of this tariff shall not be considered confidential information.

Adjustments

11. Adjustments in the amount owed by a manufacturer or importer (including excess payments), as a result of the discovery of an error or otherwise, shall be made on the date the next payment is due.

Interest on Late Payments

12. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

(2) La SCPCP peut vérifier ces registres à tout moment durant les heures régulières de bureau et moyennant un préavis raisonnable. Elle peut prendre les mesures et faire les enquêtes raisonnables auprès de la personne faisant l'objet de la vérification ou d'autres personnes afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(3) Si la vérification des registres révèle que les sommes à verser à la SCPCP ont été sous-estimées de plus de 10 pour cent pour toute période comptable ou tout semestre, le fabricant ou l'importateur assume les coûts raisonnables de la vérification dans les 30 jours suivant la date à laquelle on lui en fait la demande.

Traitement confidentiel

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), la SCPCP garde confidentiels les renseignements qu'un fabricant ou importateur lui transmet en application du présent tarif, à moins que le fabricant ou l'importateur ne consente par écrit à ce qu'ils soient divulgués.

(2) La SCPCP peut faire part des renseignements visés au paragraphe (1) :

(i) à la Commission du droit d'auteur,

(ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission ou un tribunal judiciaire,

(iii) à une personne qui connaît ou est présumée connaître les renseignements,

(iv) à une société de gestion représentée par la SCPCP, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition et que les données ont été colligées de façon à éviter la divulgation de renseignements à l'égard d'un fabricant ou importateur particulier,

(v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Une société de gestion représentée par la SCPCP peut faire part des renseignements obtenus en vertu du paragraphe (2) :

(i) à la Commission du droit d'auteur,

(ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission,

(iii) à une personne qui lui formule une réclamation, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition,

(iv) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

(5) Malgré ce qui précède, ne constituent pas des renseignements confidentiels la dénomination sociale du fabricant ou de l'importateur, les appellations commerciales dont il se sert pour faire affaire et les types de support dont il fait état en vertu de l'alinéa 8*d*) de ce tarif.

Ajustements

11. L'ajustement dans les sommes payables par un fabricant ou un importateur (y compris le trop-perçu), qu'il résulte ou non de la découverte d'une erreur, s'effectue à la date à laquelle il doit acquitter son prochain versement.

Intérêts sur paiements tardifs

12. Tout montant non reçu à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

Addresses for Notices, etc.

13. (1) Anything that a manufacturer or importer sends to CPCC shall be sent to 150 Eglinton Avenue E., Suite 403, Toronto, Ontario M4P 1E8, telephone: 416-486-6832 or 1-800-892-7235, fax: 416-486-3064, or to any other address of which the manufacturer or importer has been notified.

(2) Anything that CPCC sends to a manufacturer or importer shall be sent to the last address of which CPCC has been notified.

Delivery of Notices and Payments

14. (1) A notice may be delivered by hand, by postage-paid mail, by fax or by email. Payments shall be delivered by hand or by postage-paid mail.

(2) A notice or payment mailed in Canada shall be presumed to have been received three business days after the day it was mailed.

(3) A notice sent by fax or by email shall be presumed to have been received on the day it is transmitted.

Adresses pour les avis, etc.

13. (1) Toute communication avec la SCPCP est adressée au 150, avenue Eglinton Est, Bureau 403, Toronto (Ontario) M4P 1E8, téléphone : 416-486-6832 ou 1-800-892-7235, télécopieur : 416-486-3064, ou à l'adresse dont le fabricant ou l'importateur a été avisé.

(2) Toute communication de la SCPCP avec un fabricant ou un importateur est adressée à la dernière adresse connue de la SCPCP.

Expédition des avis et des paiements

14. (1) Un avis peut être livré par messager, par courrier affranchi, par télécopieur ou par courriel. Les paiements doivent être livrés par messager ou par courrier affranchi.

(2) L'avis ou le paiement posté au Canada est présumé avoir été reçu trois jours ouvrables après la date de mise à la poste.

(3) L'avis envoyé par télécopieur ou par courriel est présumé avoir été reçu le jour où il est transmis.



Canada Post Corporation / Société canadienne des postes

Postage paid Port payé

Lettermail Poste-lettre

6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5